

Flugbetriebsdokumentation

Agrarflug

Flugbetriebshandbuch

FBH

INTERFLUG

Fluggesellschaft der Deutschen Demokratischen Republik

Eigenerarbeitung des Betriebes
Agrarflug der INTERFLUG

Die Flugtechnologie, Ordnungs-Nummer NB-A-4/17, tritt
ab 01. 01. 1983 außer Kraft.



D i e d r i c h
Hauptverwaltung der
Zivilen Luftfahrt
- Leiter -

Auf der Grundlage der Anweisung HV Nr. 05/79 vom
27. 09. 1979 setze ich das Flugbetriebshandbuch
- FBH - in der Fassung vom 01. 10. 1982 mit Wirkung
vom 01. 01. 1983 in Kraft.



G ö t z e
Direktor Agrarflug

- Alle Rechte vorbehalten -

Herausgeber: INTERFLUG - Technische Dokumentationsstelle
Berlin-Schönefeld September 1981

Ordnungs-Nummer: OP-4/75

Ag/130/TD/18/81

Änderungsverzeichnis zum Flugbetriebshandbuch Agrarflug, Ordnungs-Nummer: OP-4/75

Nr. der Änderung	Datum	Ordnungs-Nummer	Änderungsbetreff
1	01.10.82	OP-4/96	<u>Auswechseln der Seiten:</u> 1. S. 1/-, 1.1. S. 1/-, 2.4. S. 1/2, 2.8. S. 3/4, 5/6, 7/8, 9/10, 3.6. S. 1/2, 3.8. S. 1/2, 8.3. S. 1/2, 9.5. S. 1/2, 3/- Anlage 4 S. 1/2, 2.8. S. 5/6
2	01.05.85	OP-4/123	<u>Auswechseln der Seiten:</u> 1.S.1/2; 1.2.S.1/-; 1.3.S.1/2; 1.4.S.1/2, 3/4; 1.5.S.1/-; 1.6. S.1/-; 2.2.S.1/2, 3/-; 2.3.S.1/-; 2.4.S.1/2, 3/4, 5/6; 2.5.S.1/2; 2.6.S.1/2; 2.7. S.1/-; 2.8.S.1/2, 3/4, 5/6, 7/-, 9/10; 2.9.S.1/2,3/4; 2.10.S.1/-; 2.11.S.1/-; 2.13.S.1/-; 3.S.1/-; 3.1.S.1/2; 3.3.S.1/2; 3.4.S.1/2; 3.5.S.1/2; 3.5.S.3/4; 3.6.S.1/2; 3.7.S.1/-; 3.8.S.1/2; 5.4.S.1/2; 6.1.S.1/2; 6.3.S.3/4, 5/6; 7.1.S.1/-; 7.2.S.1/2; 7.3.S.1/2; 8.2.S.1/-; 8.3.S.1/2; 8.3.S.3/-; 8.6.S.1/2; 8.6.S.3/-; 8.7.S.1/-; 8.10.S.1/-; 9.1.S.1/-; 9.5.S.1/2; 10.1.S.1/-; 10.3.S.1/-; 10.4.S.1/-; 10.5.S.1/2; 10.6.S.1/-; Anlage 2 S.1/2; Anlage 3 S. 1/2 <u>Hinzufügen der Seiten:</u> 1.4.S.5/6; 2.4.S.7/-; 2.8.S.7A/8
3	01.10.87	OP-4/154	<u>Auswechseln der Seiten:</u> 1.S.1/2; 1.3.S.1/2; 1.4.S.1/2; 1.4.S.3/4; 1.4.S.5/6; 1.5.S.1/-; 2.2.S.1/2; 2.2.S.3/-; 2.3.S.1/-; 2.4.S.1/2; 2.4.S.3/4; 2.5.S.1/2; 2.6.S.1/2; 2.8.S.1/2; 2.8.S.3/4; 2.8.S.5/6; 2.8.S.7/-; 2.8.S.7a/8; 2.9.S.3/4; 2.10.S.1/-; 3.S.1/-; 3.3.S.1/2; 3.5.S.1/2; 3.5.S.3/4; 3.5.S.5/6; 4.1.S.1/-; 5.4.S.1/2; 6.1.S.1/2; 6.3.S.3/4; 6.3.S.5/6; 7.2.S.1/2; 7.3.S.1/2; 8.3.S.1/2; 8.3.S.3/-; 8.7.S.1/-; 8.8.S.1/-; 9.3.S.1/-; 9.5.S.1/2; 10.S.1/-; 10.2.S.1/-; 10.3.S.1/-; 10.4.S.1/-; 10.6.S.1/-; Anlage 3 S. 5/6; <u>Hinzufügen der Seiten:</u> 2.4.S. 2a/2b; 2.4.S.2c/- Anlage 3 S. 7/-
4	01.02.89	OP-4/163	<u>Auswechseln der Seiten:</u> 1.S.1/2; 1.4.S.3/4; 1.5.S.1/-; 2.S.1/-; 2.1.S.1/2; 2.2.S.1/2; 2.4.S.1/2; 2.4.S.3/4; 2.6.S.1/2; 2.8.S.1/2; 2.8.S.7/-; 2.8.S.7a/8; 2.9.S.1/2; 2.9.S.3/4; 2.10.S.1/2; 2.11.S.1/2; 2.12.S.1/-; 2.13.S.1/-; 3.S.1/-; 3.1.S.1/2; 3.2.S.1/-; 3.3.S.1/2; 3.4.S.1/2; 3.5.S.1/2; 3.6.S.1/2; 3.7.S.1/2; 3.8.S.1/2; 4.2.S.1/-; 6.3.S.1/2; 7.S.1/-; 7.3.S.1/2; 8.3.S.1/2; 8.3.S.3/-; 9.S.1/-; 9.1.S.1/2; 9.2.S.1/2 <u>Hinzufügen der Seiten:</u> 1.4.S.4a/-; 2.9.S.2a/-; 3.6.S.3/-; 7.3.S.3/-; 9.1.S.3/4; 9.1.S.5/- Anlage 6 S. 1/2, 3/-; <u>Entfernen der Seiten:</u> 2.4.S.2a/2b; 2c/-

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Verfahren, Maßnahmen und Verantwortlichkeiten bei der Vorbereitung des Flugbetriebes
3. Verfahren, Maßnahmen und Verantwortlichkeiten bei der Durchführung des Flugbetriebes
4. Notverfahren
5. Vorkommnisse
6. Sicherheitsmaßnahmen
7. Betriebsabrechnung
8. Technische Anweisungen
9. Ausbildung, Überprüfung, Erlaubnisse
10. Organisation des Betriebes Agrarflug

Inhaltsverzeichnis

1.
Seite: 1

1. Einleitung
 - 1.1. Seite: 1 Allgemeines - Hinweise für den Nutzer
 - 1.2. Seite: 1 Teile der Flugbetriebsdokumentation für die Einsatzbesatzungen
 - 1.3. Seite: 1-2 Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen
 - 1.4. Seite: 1-6 Begriffsbestimmungen
 - 1.5. Seite: 1 Verzeichnis der Abbildungen
 - 1.6. Seite: 1 Verzeichnis der Anlagen
2. Verfahren, Maßnahmen und Verantwortlichkeiten bei der Vorbereitung des FB
 - 2.1. Seite: 1-3 Besatzung
 - 2.2. Seite: 1-3 Pflichten und Rechte des Bodenpersonals
 - 2.3. Seite: 1 Einsatz von Besatzungen und Hilfspersonal
 - 2.4. Seite: 1-6 Erforderliche Dokumentation und allgemeine Gegenstände des Luftfahrzeugkommandanten zur Durchführung des FB
 - 2.5. Seite: 1 Erforderliche Dokumentation und allgemeine Gegenstände des SM zur Durchführung des FB
 - 2.6. Seite: 1-2 Während des FB mitzuführende Dokumente und Gegenstände
 - 2.7. Seite: 1 Führung der Dokumentation
 - 2.8. Seite: 1-10 GFP/AFP
 - 2.9. Seite: 1-4 Flugvor- und Nachbereitung
 - 2.10. Seite: 1 Sichtflugregeln
 - 2.11. Seite: 1 Mindestflughöhen
 - 2.12. Seite: 1 Mindestabstände seitlich
 - 2.13. Seite: 1 Dämmerungsflüge
3. Verfahren, Maßnahmen und Verantwortlichkeiten bei der Durchführung des FB
 - 3.1. Seite: 1 Allgemeine Festlegungen
 - 3.1. Seite: 2 Ausweichregeln
 - 3.2. Seite: 1 Rollen
 - 3.3. Seite: 1-2 Flugphasen
 - 3.4. Seite: 1-2 Durchführung von Überführungsflügen
 - 3.5. Seite: 1-4 Durchführung von Arbeitsflügen
 - 3.6. Seite: 1-2 Besonderheiten bei der Flugdurchführung
 - 3.7. Seite: 1 Besondere Flüge
 - 3.8. Seite: 1-2 Flugzeitregelung, Arbeitszeitregelung
4. Notverfahren
 - 4.1. Seite: 1 Notlandungen
 - 4.2. Seite: 1 Ausweichlandungen
 - 4.3. Seite: 1 Ausfall von Aggregaten, Verhalten bei Windwarnungen
5. Vorkommnisse
 - 5.1. Seite: 1 Allgemeine Vorkommnisse
 - 5.2. Seite: 1 Flugvorkommnisse
 - 5.3. Seite: 1 Defekte
 - 5.4. Seite: 1-2 Meldungen
 - 5.5. Seite: 1 Weiterführung des FB nach Vorkommnissen

- 6. Sicherheitsmaßnahmen
 - 6.1. Seite: 1-2 Sicherheitsmaßnahmen am Boden
 - 6.2. Seite: 1 Sicherheitsmaßnahmen während des FB
 - 6.3. Seite: 1-6 Arbeits- und Brand- sowie Umweltschutz
- 7. Betriebsabrechnung
 - 7.1. Seite: 1 Periodische Meldungen
 - 7.2. Seite: 1-3 Leistungsabrechnung
 - 7.3. Seite: 1 Schlüsselsystematik
 - 7.4. Seite: 1 Umrechnungstabelle
 - 7.5. Seite: 1 Arbeitsauftrag
 - 7.6. Seite: 1 Verhalten bei Qualitätsbeanstandungen
- 8. Technische Anweisungen
 - 8.1. Seite: 1 Allgemeine Festlegungen
 - 8.2. Seite: 1 Inbetriebnahme von Luftfahrzeugen
 - 8.3. Seite: 1-3 Technische Abfertigung der Luftfahrzeuge
 - 8.4. Seite: 1 Fortsetzung des FB bei Defekten am Luftfahrzeug
 - 8.5. Seite: 1 Benutzung des Flugzeitmessers
 - 8.6. Seite: 1 Verankerung der Luftfahrzeuge
 - 8.7. Seite: 1 Führung der Borddokumentation
 - 8.8. Seite: 1 Schleppen und Rangieren von Luftfahrzeugen
 - 8.9. Seite: 1 Windbelastung von Luftfahrzeugen
 - 8.10. Seite: 1 Betreuung von zwei Luftfahrzeugen durch einen SM
- 9. Erlaubnisse, Ausbildung, Überprüfung
 - 9.1. Seite: 1-4 Staatliche Erlaubnisse
 - 9.2. Seite: 1-2 Betriebliche Erlaubnisse
- 10. Organisation des Betriebes Agrarflug
 - 10.1. Seite: 1 Allgemeines
 - 10.2. Seite: 1 Dienstversammlungen
 - 10.3. Seite: 1 Belehrungen
 - 10.4. Seite: 1 Kontrollen
 - 10.5. Seite: 1-2 Meldeverkehr im AF
 - 10.6. Seite: 1 Bekleidungsordnung

Anlagen: 1 - 6

1.1. Hinweise für den Nutzer

Vorliegendes Flugbetriebshandbuch enthält alle für die sichere und effektive Abwicklung des Flugbetriebes notwendigen administrativen und technologischen Festlegungen sowie wichtige Unterlagen und Hilfsmittel für die Einsatzbesatzungen im Agrarflug. Es ist verbindlich für die Einsatzbesatzungen des Betriebes Agrarflug und enthält vornehmlich die vom Lfz-Typ unabhängigen, allgemeingültigen Verhaltensregeln. Darüber hinaus sind in diesem Handbuch technologische Anweisungen, wie die Verteilung der Pflichten und Verantwortlichkeiten beim Ablauf des fliegerischen Einsatzes, enthalten.

Das Flugbetriebshandbuch ist keine einfache Sammlung der bestehenden Weisungen, sondern stellt eine den Bedürfnissen des Einsatzpersonals angepaßte und bearbeitete Zusammenfassung von vollständigen Vorschriften bzw. Auszügen dar.

Das Flugbetriebshandbuch wird beim Direktor Flugbetrieb auf der Grundlage von nationalen und internationalen Festlegungen erarbeitet und vom Direktor Agrarflug in Kraft gesetzt.

Da es keine Hinweise auf Quellen enthält, darf dieses Handbuch im Schriftverkehr als Bezug zitiert werden. Für die Richtigkeit des Inhalts und für seine Übereinstimmung mit den Quellen tragen die Bearbeiter die Verantwortung. Beim Auftreten widersprüchlicher betrieblicher Festlegungen gilt die Fassung des Flugbetriebshandbuches.

Diese Dokumentation wurde unter Mitarbeit von Einsatzbesatzungen aus den verschiedenen Einsatzbereichen des Betriebes Agrarflug erarbeitet. Durch diese umfangreiche Beteiligung soll ein breites Erfahrungsfeld eingearbeitet werden.

Dieses Flugbetriebshandbuch muß den heutigen und auch künftigen Anforderungen an übersichtliche Dokumentation und eindeutigen Vorschriften gerecht werden.

Es muß an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß die Erarbeitung dieser Unterlagen und ihre ständige Ergänzung und Korrektur mit hohen Kosten verbunden ist. Das macht erforderlich, daß jeder Nutzer den Wert dieses Handbuches durch sorgfältigen Umgang und gewissenhafte Verbesserung aller Änderungen erhält.

Dieses Handbuch gilt als Flugbetriebsdokumentation und ist nur für den Dienstgebrauch bestimmt. Es ist vor Verlust und Mißbrauch, insbesondere vor der Einsichtnahme durch Unbefugte, zu bewahren.

Das Flugbetriebshandbuch wird laufend ergänzt und unterliegt ständiger Revision.

Alle Leser werden aufgefordert, durch ihre Hinweise an der Verbesserung des Flugbetriebshandbuches mitzuwirken. Die Hinweise können schriftlich an die Abteilung Technologie geleitet werden.

Flugbetriebshandbuch (FBH)

Das Flugbetriebshandbuch beinhaltet allgemeingültige Rechtsvorschriften für die Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Flugbetriebes mit Luftfahrzeugen im Agrarflug sowie Festlegungen zu Fragen von Sicherheit, Ökonomie, Arbeitsrecht, Definitionen etc. Es beinhaltet ferner einzelne typenspezifische Festlegungen, die zur Erfüllung der gestellten Aufgabe dieses Flugbetriebshandbuches erforderlich sind.

Luftfahrzeughandbücher (LH - ...)

Luftfahrzeughandbücher werden für jeden Lfz-Typ erarbeitet und beinhalten typenspezifische Festlegungen über den Betrieb dieses Luftfahrzeugtyps im Agrarflug. Es werden ferner methodisch-taktische Hinweise eingearbeitet, die spezielle Flugverfahren regeln.

Navigationshandbuch (NH)

Das Navigationshandbuch enthält alle notwendigen navigatorischen Angaben und Verfahren zur navigatorischen Vorbereitung und Durchführung von Flügen.

Ausbildungs- und Trainingshandbuch (ATH)

Das Ausbildungs- und Trainingshandbuch enthält die bestätigten Ausbildungs- und Trainingsprogramme für den Betrieb Agrarflug (erhalten Luftfahrzeugführer mit Lehrberechtigung).

AAL	Flughöhe über Flugplatzniveau
AF	Agrarflug
AFP	Arbeitsflugplatz
AGB	Arbeitsgesetzbuch
AGL	Flughöhe über Grund
AIREP	Luftfahrermeldungen
APS	Anfangspunkt Strecke
ARO	Flugsicherungs-Abfertigungsstelle
ATCC	Flugüberwachung (air traffic control centre)
ATH	Ausbildungs- und Trainingshandbuch
AW	Abdriftwinkel
BAK	Betriebsakademie
BGWW	beabsichtigter geografischer Wegwinkel
BMWW	beabsichtigter magnetischer Wegwinkel
BSL	Bezirksstaffelleiter
BT	Betriebsteil
BWL	beabsichtigte Weglinie
DPS	Dispatcherstelle
EFP	Einsatzflugplatz
EPS	Endpunkt Strecke
FB	Flugbetrieb
FBH	Flugbetriebshandbuch
FF	Flugzeugführer
Ph	Flugstunde
FIR	Fluginformationsgebiet
FS	Flugsicherung
FOK	Flug-Otto-Kraftstoff
FWN	Flugwetternebenstelle
FWW	Flugwetterwarte
GAB	Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
GFP	Grundflugplatz
GMT	Mittlere Greenwichzeit
HBV	Hauptbevollmächtigter der StFB
HF	Hubschrauberführer
HVZL	Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt
KK	Kompaßkurs
Kdt	Kommandant
KS	Kraftstoff
LAO	Luftverkehrsordnung
LF	Luftfahrzeugführer
LFN	Land-, Forst- und Nahrungsgüterwirtschaft
Lfz	Luftfahrzeug
LH	Luftfahrzeughandbuch
LK	Landeklappen
LS	Luftschraube

MfV	Ministerium für Verkehrswesen
MUO	Melde- und Untersuchungsordnung
Flz	Flugzeug
NN	Normal Null
PF	Prüfflug
PSM	Pflanzenschutzmittel
SS	Schmierstoff
SA	Sonnenaufgang
SGK	Schutzgütekommision
SLB	Start- und Landebahn
SLI	Staatliche Luftfahrtinspektion
SM	Stationsmechaniker
StFB	Staatlicher Forstwirtschaftsbetrieb
SU	Sonnenuntergang
TD	Technischer Direktor
TS	Tragschraube
TW	Triebwerk
ÜF	Oberführungsflug
VFR	Sichtflugregel
VPKA	Volkspolizeikreisamt
VMC	Sichtflugwetterbedingungen
WF	Werkstattflug
WP	Wendepunkt
WWD	Wasserwirtschaftsdirektion
ZGS	Zentraler Gefechtsstand der Luftstreitkräfte und Luftverteidigung

Begriffsbestimmungen

1.4.
Seite: 1

Diese Begriffe sind im Rahmen des FBH Agrarflug verbindlich.

- **Abdrift:**
Abtreiben der von Luftfahrzeugen ausgebrachten Applikationsstoffe über den Bereich der vorgegebenen Bearbeitungsfläche hinaus.
- **Abhebeplatz:**
Der Abhebeplatz ist der Punkt in der SLB, an dem das Flugzeug beginnt, sich vom Boden zu lösen. Er ist nicht identisch mit dem Entscheidungspunkt.
- **Abschnittsleiter Lfz-Einsatz:**
Ein Verantwortlicher der StFB auf einem AFP für den Einsatz von Lfz zur Waldbrandbekämpfung.
- **Agrarflug:**
Betrieb der INTERFLUG, der für Agrarflugeinsätze verantwortlich ist.
- **Agrarflugbrigade:**
Arbeitskollektiv bei dem Auftraggeber zur Durchführung aller vertraglichen Leistungen bei Einsätzen mit Lfz des AF.
- **Agrarflugeinsatz:**
Allgemeine Bezeichnung für den Einsatz von Lfz zur Ausbringung von Applikationsstoffen in der Land- und Forstwirtschaft auf der Grundlage eines abgeschlossenen Vertrages.
- **Agrarluftfahrzeuge:**
Flugzeuge und Hubschrauber, die für die Ausbringung von Applikationsstoffen im AF zugelassen sind.
- **Anflugentfernung:**
Strecke vom Arbeitsflugplatz Mitte bis Bearbeitungsfläche - Mittelpunkt in km Luftlinie.
- **Anwendungstechnologien:**
Verbindliche technische und technologische Festlegungen zur qualitätsgerechten Durchführung von Arbeitsflügen.
- **Applikation:**
Zielgerichtete Ausbringung und Verteilung von Applikationsstoffen auf einer Bearbeitungsfläche.
- **Applikationsverfahren:**
Art der Ausbringung von Applikationsstoffen.
- **Arbeitsart:**
Arbeit, bei der bestimmte Applikationsstoffe mit bestimmten Applikationsanlagen unter Anwendung bestimmter Applikationsverfahren ausgebracht werden.
- **Arbeitsauftrag:**
Ein vom Auftraggeber bzw. Lfz-Halter erteilter Auftrag zur Bearbeitung bestimmter Arbeitsflächen im Rahmen eines Chartervertrages.
- **Arbeitsdurchflug:**
Teil des Arbeitsfluges zur Ausbringung von Applikationsstoffen auf einen Bearbeitungsstreifen.
- **Arbeitsflug:**
Flug zur Ausbringung von Applikationsstoffen einschließlich des An- und Abfluges sowie der Wendekurven.
- **Arbeitsflugkarte:**
Maßstabgerechte Karte oder Skizze, auf der die Bearbeitungsflächen und andere erforderliche Angaben eingezeichnet sind.
- **Arbeitsflugplatz:**
Flugplätze, die dem Einsatz von Luftfahrzeugen in der Volkswirtschaft dienen.
- **Arbeitsgebiet:**
In einem Chartervertrag über Arbeitsleistungen des Agrarfluges festgelegtes Gebiet.
- **Aufwandmenge:**
Vorgegebene Masse oder vorgegebenes Volumen der zu applizierenden Stoffe in kg/h oder l/ha.

- **Bearbeitungsfläche:**
Im Sinne des Fachbereichsstandards vom Auftraggeber bestimmte Fläche, auf der Applikationsstoffe ausgebracht werden.
- **Bearbeitungsstreifen:**
Nach Länge und Breite festgelegter Teil der Bearbeitungsfläche, auf dem während des Arbeitsfluges Applikationsstoffe auszubringen sind.
- **Befüllen**
Unmittelbares Einströmen der Applikationsstoffe in den Behälter des Lfz.
Anmerkung: Beginn des Befüllens ist das Anschließen bzw. Einführen der Einfüllvorrichtung, und das Ende ist die Trennung dieser vom Lfz.
- **Beladepplatz:**
Teil eines AFP, der dem Beladen des Luftfahrzeuges mit Applikationsstoffen dient einschließlich der Flächen, die für das Umladen oder Aufbereiten der Applikationsstoffe erforderlich sind.
- **Beladevorgang:**
Technologischer Ablauf von Handlungen und Bewegungen, welche für das Füllen des Behälters im Lfz mit Applikationsstoffen notwendig sind.
Er beginnt mit dem Freizeichen durch den Startleiter und endet, wenn sich das Beladegerät sowie der Belader außerhalb des Gefahrenbereiches befinden.
- **Betriebsteil:**
Entsprechend dem Standort der territorialen Produktionsleitungen des Betriebes Agrarflug festgelegtes Gebiet.
- **Beladezeit:**
Zeit zwischen dem Beginn des Heranfahrens des Beladegerätes und/oder des Herangehens des Beladers an das Lfz und dem Verlassen des Gefahrenbereiches I des Lfz durch das Beladegerät und/oder den Belader.
- **Bewachungskräfte:**
Für die Bewachung von Lfz eingesetztes Personal.
- **Bodensicht:**
Die vom zuständigen Beobachter an einem Flugplatz festgestellte horizontale Sichtweite in allen Richtungen.
- **Brigadeeinsatz:**
Einsatz von zwei oder mehr Luftfahrzeugen zu gleicher Zeit auf demselben AFP.
- **Chartervertrag:**
Spezieller Vertrag zwischen Luftverkehrsunternehmen als Auftragnehmer und Charterer als Auftraggeber mit dem Ziel, in der Regel die volle Kapazität eines Lfz für einen vereinbarten Zeitraum an einem vereinbarten Ort oder in einem vereinbarten Einsatzgebiet zur Durchführung luftfahrzeugspezifischer Arbeitsarten dem Charterer einsatzbereit zur Verfügung zu stellen.
- **Dispatcherstelle:**
Vom Luftfahrzeughalter eingerichtete Stelle zur Übermittlung von Flugsicherungs- und anderen Informationen und zur Erteilung von Flugsicherungsfreigaben im Rahmen ihrer Zuständigkeit.
- **Durchfluglänge:**
Flugstrecke, die der Länge des Bearbeitungsstreifens entspricht.
- **Durchflugrichtung:**
Durch Signale markierte Flugrichtung für den Arbeitsdurchflug.
- **Ebenes Gelände:**
Gelände mit gleichförmigem Relief, leichten Steigungen und Abfällen sowie relativen Bodenhebungen bis zu 200 m in einem Radius von 25 km.
- **Einsatzbesatzung:**
Luftfahrzeugbesatzung einschließlich Stationsmechaniker.

- **Einsatzerfahrung (1. Einsatzjahr):**
Für einen Luftfahrzeugführer des AF ist das erste Einsatzjahr 12 Monate nach dem Ausstellungsdatum der Sondererlaubnis für avio-chemische Flüge beendet.
- **Einsatzflugplatz**
Wasserversorgter Flugplatz für die Durchführung von Flügen zur Erkundung und Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden.
- **Einsatzleiter:**
Vom Auftraggeber bevollmächtigte Person, die für die organisatorische und materiell-technische Sicherstellung des Luftfahrzeugeinsatzes entsprechend des abgeschlossenen Chartervertrages verantwortlich ist.
- **Entscheidungspunkt**
Der Entscheidungspunkt ist ein entfernungsmäßig fixierter Punkt an der seitlichen SLB-Begrenzung, der auf der Grundlage von Flugerprobungen je Flugzeugtyp festgelegt wurde. Der Entscheidungspunkt ist nicht identisch mit dem Abhebepunkt.
- **Erfolgskontrollen:**
Ermittlung der Wirkung der Applikationsstoffe auf der Bearbeitungsfläche oder Kultur mittels bestimmter Prüfverfahren oder -methoden.
- **Flächenabstand:**
Entfernung zwischen den Mittelpunkten der Bearbeitungsflächen.
- **Fließstartaufbau (Fließstart):**
Art des AFP-Aufbaus, der ein ökonomisches Start- und Landeverfahren ohne zusätzliche Rollwege zulässt.
- **Flugauftrag:**
Für jeden Flugeinsatz ist vom Luftfahrzeughalter ein schriftlicher Flugauftrag zu erteilen. Er darf nicht erteilt werden, wenn die Forderungen der geltenden Rechtsvorschriften und innerdienstlichen Bestimmungen nicht erfüllt sind.
- **Flugbetrieb:**
Betreiben eines Lfz, beginnend mit dem Einsteigen der Besatzung mit dem Ziel zu fliegen bis zum Aussteigen nach Beendigung des Fluges.
- **Flugbetriebsfläche:**
Gesamtheit aller für den Start und die Landung sowie für das Rollen, Abfertigen, Warten und Abstellen von Luftfahrzeugen bestimmten Teile eines Flugplatzes einschließlich der zugehörigen Sicherheitsstreifen.
- **Flugdienstzeit**
Flugdienstzeit ist die gesamte Zeitdauer, die die Besatzung zur Erfüllung eines Flugeinsatzes von Beginn der unmittelbaren Flugvorbereitung bis zum Ende der Flugnachbereitung benötigt.
- **Flugdurchführung:**
Erfüllung eines Flugauftrages auf der Grundlage der hierfür verbindlichen Rechtsvorschriften, innerdienstlichen Bestimmungen und betrieblichen Festlegungen.
- **Flughindernis:**
Hindernis auf dem vorgesehenen Flugweg, z. B. Bebauung, Freileitungen, Bäume, welches wegen seiner Höhe den Luftfahrzeugführer zum Ausweichen verpflichtet, um den vorgeschriebenen seitlichen Mindestabstand oder die vorgeschriebene Mindestflughöhe einzuhalten.
- **Flughöhe:**
Allgemeine Bezeichnung für die senkrechte Position eines Luftfahrzeuges, ungeachtet der Bezugswerte oder der Maßeinheiten für die senkrechte Entfernung.
Anmerkung: Im Boden-Bord-Verkehr wird die Flughöhe ausgedrückt als Höhe, Flugfläche oder Höhe über NN in Abhängigkeit vom Bezugswert und der Höhenmessereinstellung, die in einem bestimmten Teil des Luftraumes benutzt werden.
- **Fluginformation:**
Information für eine sichere und ordnungsgemäße Durchführung eines Fluges.
Anmerkung: Zu Fluginformationen gehören Informationen über Flugverkehr, Wetterbedingungen, Flugplatzbedingungen oder Flugstreckeneinrichtungen.

- Flugmeteorologische Betreuung:

Die flugmeteorologische Betreuung erfolgt durch die Flugwetterwarte in Form von schriftlichen Flugwetterdokumentationen oder mündlichen Beratungen.
Bei Dienstleistungsflügen auf örtlichen Fluglinien gilt die GAFOR.

- Flugplan:

An den Flugsicherungsdienst zu übermittelnde vorgeschriebene Angaben über den beabsichtigten Flug eines Luftfahrzeuges oder einen Teil eines solchen Fluges.

- Flugplatzzone:

Luftraum, der für den Flugbetrieb eines Flugplatzes bzw. mehrerer Flugplätze bestimmt ist.

- Flugschüler:

In der fliegerischen Ausbildung befindlicher Luftfahrzeugführer.

- Flugsicherungsdienst:

1. Allgemeine Bezeichnung für die von den Flugsicherungsstellen ausgeübte Tätigkeit, als Sammel- oder Einzelbegriff verwendbar für Flugsicherungs-Kontrolldienst, Fluginformationsdienst, Luftfahrtinformationsdienst, Flugfernmeldedienst oder Alarmdienst.

2. Sammelbegriff für mehrere nicht näher bezeichnete Flugsicherungsstellen.

- Flugsicht:
Sicht in Flugrichtung vom Führersitz eines im Fluge befindlichen Lfz.
Anmerkung: Als Flugrichtung gilt der Sektor von 270° über 360° bis 90° des Koordinatensystems eines (des) Lfz.
- Flugstrecke:
Festgelegter oder von einem LF gewählter Flugweg vom Start- zum Bestimmungsflugplatz.
- Flugvorbereitung:
Vorgeschriebene Handlungen der Luftfahrzeugbesatzung zur Vorbereitung eines Fluges.
Anmerkung: Die Flugvorbereitung beinhaltet die Kartenvorbereitung, Berechnung der für die Flugzeugführung notwendigen Kompaßkurse der Flugstreckenabschnitte anhand der Flugwetterberatung, Errechnung der Flugzeiten, der Gesamtflugzeit, der Sicherheitsflughöhe, der notwendigen Flugbetriebsstoffe unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Flugkraftstoffreserve, Bestimmung der Ausweichflugplätze sowie Festlegung der Start- und Landezeit.
- Flugzeit:
Zeitdauer vom Abheben bis zum Aufsetzen des Luftfahrzeuges.
- Gebiet mit Flugbeschränkung:
Luftraum mit festgelegten Abmessungen/Grenzen, in dem der Flug von Luftfahrzeugen bestimmten festgelegten Beschränkungen unterworfen ist.
- Gebirgiges Gelände:
Ein Gelände mit stark zerklüftetem Relief und relativen Bodenerhebungen von mehr als 500 m in einem Radius von 25 km um das Lfz sowie jedes beliebige Gelände, dessen höchste Punkte 2000 m und mehr über NN liegen.
- Grundflugplatz (GFP):
Flugplatz, der dem Einsatz von Lfz in der Volkswirtschaft dient und mit Anlagen ausgerüstet ist, die den staatlichen Sicherheitsanforderungen bei der Stationierung der genannten Lfz entsprechen.
- Hangfläche:
Fläche mit einer durchschnittlichen Neigung von $\geq 3\%$.
- Hindernisfreiheit:
Bedingungen in der Umgebung eines Flugplatzes, bei denen die Hindernisse, z. B. Bebauung, Freileitungen, Bäume die im FBH genannten Werte auf den An- und Abflugflächen sowie Übergangsflächen nicht überragen.
- Hügeliges Gelände:
Ein Gelände mit gleichförmigem Relief, leichten Steigungen und Abfällen sowie relativen Bodenerhebungen von 200 m bis 500 m in einem Radius von 25 km um das Lfz.
- Hubschrauberflugplatz:
Für Starts und Landungen von Hubschraubern geeignete Fläche.
- Kontrollstrecke:
Zur Ermittlung der Verteilungsqualität von Applikationsstoffen eingerichtete Meßfläche bei Versuchen und praktischen Einsätzen mit Lfz.
- Leckagen:
Aus undichten Behältern und Anlagen austretende Applikationsstoffe und nicht zu applizierende Reste in der Applikationsanlage.
- Leistungsrichtwert:
Richtwert in Hektar je Flugstunde, in Abhängigkeit von Arbeitsart, Aufwandmenge und Einsatzbedingungen.
- Luftfahrtgerät:
Gesamtheit der Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugantriebe sowie Bord- und Bodenausrüstungen, die der Vor- bzw. Nachbereitung der Flüge, der Flugdurchführung sowie der Sicherstellung der Flugdurchführung dienen.
- Luftfahrzeugführer:
Person, die berechtigt ist, ein Lfz während des Fluges und am Boden selbständig zu führen.

- **Luftsperrgebiet:**
Luftraum von festgelegten Abmessungen/Grenzen, in dem der Flug von Luftfahrzeugen verboten ist bzw. einer besonderen Genehmigung bedarf.
- **Mindestabstand = Mindestflughöhe bei Überflug:**
Geringster zulässiger Abstand der äußersten Begrenzung eines Lfz zu Hindernissen oder anderen Objekten.
- **Netzwasser:**
Löschmittel aus Wasser und Schaumbildner für die Bekämpfung von Bränden.
- **Nutzlast:**
Der Teil der Zuladung, der kommerziellen Zwecken dient.
- **Platzrunde:**
Festgelegter Flugweg in Form eines abgerundeten Rechtecks in der Nähe eines Flugplatzes mit Start und Landung auf diesem Flugplatz.
- **Prüfungsflug:**
Flug zum Nachweis der im Rahmen von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für die Ausübung einer bestimmten Bordsfunktion erworbenen Qualifikation.
- **Ruhezeit:**
Ruhezeit ist die Zeit, in der ein Besatzungsmitglied von Dienstleistungen jeglicher Art befreit ist. Bereitschaftszeit in der das Besatzungsmitglied in der eigenen Wohnung oder einer entsprechenden Unterkunft Gelegenheit zur Bettruhe hat, kann als Ruhezeit angerechnet werden.
- **Sicherheitsabstand:**
Mindestentfernung zwischen der äußeren Begrenzung der aviotechnisch noch bearbeiteten Fläche und der äußeren Begrenzung von Flächen, Gebieten, Gewässern oder Objekten zur Verhinderung von Gefährdungen durch Abdrift.
- **Sicherungsfahrzeug:**
Fahrzeug, das beim Flugbetrieb auf dem Arbeitsflugplatz zur Sicherung des Flugbetriebes in Bereitschaft steht und vom Stationsmechaniker bzw. dem Luftfahrzeugkommandanten im Bedarfsfall eingesetzt werden kann.
- **Sichtflug (VFR-Flug):**
Nach Sichtflugregeln durchgeführter Flug.
- **Sichtflugwetterbedingungen (VMC):**
Wetterbedingungen, ausgedrückt in bestimmten Mindestwerten der Sicht, Entfernung und des Abstandes von den Wolken und der Höhe der Hauptwolkenuntergrenze.
- **Signal:**
Mittel zur Markierung der Bearbeitungsflächen, der Durchflugrichtung und der Arbeitsbreite.
- **Signallinie:**
Nebeneinander stehende Signale bei der feststehenden Signalisierung oder der Weg des Signalisten bei der beweglichen Signalisierung.
- **Signalisierung:**
System von Signalen zur Kennzeichnung von Bearbeitungsflächen sowie der Durchflugrichtung und Arbeitsbreite.
- **Signalist:**
Person zur Bedienung beweglicher Signale.
- **Signalmittel:**
Pyrotechnische Erzeugnisse und/oder Signalfahnen für die Zeichengebung Boden - Bord.

- **Signalreihe:**
Zwei oder mehr hintereinander aufgestellte Signale zur Bestimmung der Durchflugrichtung.
- **Spritzen:**
Applikation von Flüssigkeiten, wobei mindestens 80 Volumen-% der Flüssigkeit als Tröpfchen von $\geq 0,15$ mm vorliegen.
- **Sprühen:**
Applikation von Flüssigkeiten, wobei mindestens 80 Volumen-% als Tröpfchen von 0,05 bis 0,15 mm Durchmesser vorliegen.
- **Standardstrecke:**
Vom Flugsicherungsdienst festgelegte Flugstrecke als vorgeschriebener Verbindungsweg zwischen bestimmten Flugplätzen.
- **Start- und Landebahn:**
Rechteckiger Teil der Flugbetriebsfläche, der für Starts und Landungen von Lfz bestimmt ist.
- **Stationskommandant:**
Für den Betrieb und die Sicherheit eines oder mehrerer Lfz und für den Arbeitsablauf auf dem GFP/AFP verantwortlicher Luftfahrzeugführer.
- **Straßen**
Öffentliche Straßen.
 - Öffentliche Straßen sind alle Straßen, Wege und Plätze, die der öffentlichen Nutzung durch den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr dienen.
 - Betrieblich-öffentliche Straßen sind Straßen, die überwiegend den Interessen ihrer Rechtsträger oder Eigentümer und daneben der öffentlichen Nutzung dienen. Sie sind nicht von einer bestimmten Breite, von einer eventuellen Befestigung oder von ähnlichen Faktoren abhängig.
Zu den betrieblich-öffentlichen Straßen gehören z. B.
 - Forstwege, die überwiegend der Erschließung der Forstgebiete, der Abfuhr forstwirtschaftlicher Produkte, der Zufahrt zu forstwirtschaftlichen Objekten oder Flächen dienen;
 - landwirtschaftliche Wege, die überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen erschließen, die landwirtschaftliche Produktion ermöglichen sowie die Zufahrt zu landwirtschaftlichen Flächen und Objekten sichern.
- **Streifen**
Seitlicher Streifen, beiderseits der SLB 10 m breit.
- **Streuen:**
Applikation von festen Stoffen.
- **Tankplatz:**
Teil eines Flugplatzes, der für das Be- und Enttanken der Lfz bestimmt ist.
- **Überdeckung:**
Doppelbearbeitung der Randzonen nebeneinanderliegender Bearbeitungstreifen zur Erzielung der erforderlichen Qualität der Querverteilung.
- **Überführungsflug:**
Flug von einem Startflugplatz zu einem vorher bestimmten nicht mit diesem identischen Zielflugplatz ohne Ausbringung von Applikationsstoffen.
- **Vorgewende:**
Fläche der Randstreifen quer zur signalisierten Durchflugrichtung am Anfang und am Ende der Bearbeitungsflächen.
- **Wendekurve:**
Flugmanöver nach Ende eines Arbeitsdurchfluges zum Anflug auf den nachfolgenden Arbeitsdurchflug.
- **Wettermindestbedingungen:**
Grenzwerte für Wetterbedingungen, die zur Durchführung von Starts, Flügen oder Landungen vorgeschrieben sind.

Nr.	Bezeichnung	Seite
001	Flugauftrag	2.4. Seite: 2
001a	Feldlageplan Z-37	2.4. Seite: 2b
001b	Feldlageplan PZL-106 A	2.4. Seite: 2c
001c	Feldlageplan PZL M-18	2.4. Seite: 3
002	Protokoll AFP/GFP	2.4. Seite: 4
003	Navigationsflugplan	2.4. Seite: 5
004	Arbeitsflugkarte - Feststoffe	2.4. Seite: 7
005	Arbeitsflugkarte - Flüssigkeitsapplikation	2.5. Seite: 2
006	Forderungen AFP Z-37	2.8. Seite: 3
007	Forderungen AFP PZL-106A/M-18A	2.8. Seite: 4
008	Forderungen AFP Ka-26	2.8. Seite: 5
009	Markierung SLB auf GFP	2.8. Seite: 6
010	Mindestmarkierung der SLB	2.8. Seite: 7a
011	Standplatz des Lfz zur Beladung	2.8. Seite: 8
012	Arbeitsflug in der Nähe von Hindernissen Flz	3.5. Seite: 2
013	Arbeitsflug in der Nähe von Hindernissen HS	3.5. Seite: 2
014	Meldevordruck	5.4. Seite: 2
015	Gefahrenbereiche Flz	6.3. Seite: 2
016	Gefahrenbereiche HS	6.3. Seite: 3
019	Verzurrung der Luftfahrzeuge	8.6. Seite: 2
020	Patentknoten "Palstek" zur Verzurrung der Lfz (Seilbefestigung am Betonverankerungselement bzw. Erdanker)	8.6. Seite: 3

- Anlage 1 "Auszüge aus der Motorflug-Betriebsordnung (MBO) der GST vom 2. Juli 1969"
- Anlage 2 "Umwandlungstabelle von Torr (mm Hg) in hPa"
- Anlage 3 "Signale und Zeichen"
- Anlage 4 "Signale und Zeichen sowie Handlungen beim Abfangen von Luftraumverletzern durch Luftfahrzeuge"
- Anlage 5 "Kennziffernsystematik für Beanstandungen bei Stationskontrollen"

- 2.1. Besatzung
 - 2.1.1. Allgemeine Pflichten
 - 2.1.2. Pflichten und Rechte des Lfz-Kdt
 - 2.1.3. Pflichten und Rechte des Stat.-Kdt
 - 2.1.4. Pflichten und Rechte des 2. Lfz-Führers
- 2.2. Pflichten und Rechte des Bodenpersonals
 - 2.2.1. Pflichten und Rechte des SM
 - 2.2.2. Pflichten und Rechte des Startleiters
 - 2.2.3. Pflichten und Rechte des Einsatzleiters
 - 2.2.4. Pflichten und Rechte des Abschnittsleiters Lfz-Einsatz
- 2.3. Einsatz von Besatzungen und Hilfspersonal
 - 2.3.1. Einsatz von Einsatzbesatzungen
 - 2.3.2. Einsatz des Hilfspersonals
- 2.4. Erforderliche Dokumentation und allgemeine Gegenstände des Kdt zur Durchführung des FB
 - 2.4.1. Allgemeine Gegenstände
 - 2.4.2. Dokumentation
- 2.5. Erforderliche Dokumentation und allgemeine Gegenstände des SM zur Durchführung des FB
 - 2.5.1. Allgemeine Gegenstände
 - 2.5.2. Dokumentation
 - 2.5.3. Dokumentation des Lfz
 - 2.5.4. Dokumentation des Straßentankwagens
- 2.6. Während des FB mitzuführende Dokumentation und Gegenstände
 - 2.6.1. AFP/GFP
 - 2.6.2. Während des Fluges im Lfz
- 2.7. Führung der Dokumentation
- 2.8. GFP/AFP
 - 2.8.1. Allgemeine Anforderungen
 - 2.8.2. Genehmigung zum Betrieb
 - 2.8.3. Markierung von GFP/AFP
 - 2.8.4. Beladepplatz
 - 2.8.5. Tankplatz
 - 2.8.6. AFP für HS
- 2.9. Flugvor- und -nachbereitung
 - 2.9.1. Allgemeine Bestimmungen zur Flugvorbereitung des Kdt
 - 2.9.2. Zusätzliche Festlegungen zur Flugvorbereitung des Kdt bei bestimmten Flügen
 - 2.9.3. Tätigkeiten des SM zur Vorbereitung des FB
- 2.10. Sichtflugregeln
 - 2.10.1. Wettermindestbedingungen bei Flügen nach VFR
- 2.11. Mindestflughöhen
 - 2.11.1. Allgemeine Bestimmungen
 - 2.11.2. Überführungs- und Arbeitsflüge
 - 2.11.3. WF/PF
- 2.12. Mindestabstände
 - 2.12.1. Applikationsflüge
 - 2.12.2. Hangneigung
- 2.13. Dämmerungsflüge

Luftfahrzeugbesatzung

Zur Besatzung gehören Personen, deren Tätigkeit an Bord zum Betrieb eines Luftfahrzeuges während des Fluges notwendig ist und die dazu einer staatlichen Erlaubnis bedürfen. Zur Besatzung gehören auch die im Flugauftrag aufgeführten Personen, die beauftragt sind, sonstige Aufgaben an Bord zu erfüllen.

Einsatzbesatzung im AF

Luftfahrzeugbesatzung einschließlich Stationsmechaniker.

2.1.1. Allgemeine Pflichten

- Grundlage für die Tätigkeit bilden die Beschlüsse der SED, Rechtsvorschriften, die innerdienstlichen Bestimmungen sowie betriebliche Festlegungen.
- die grundsätzlichen arbeitsrechtlichen Pflichten und Rechte ergeben sich aus dem AGB der DDR und der Arbeitsordnung des Betriebes AF.
- Die Sicherung von Agrarflugleistungen erfordern von jedem Mitarbeiter diszipliniertes Verhalten sowie
 - die Rechtsvorschriften, Weisungen und betrieblichen Regelungen gewissenhaft einzuhalten bzw. auszuführen; die Flugdurchführung so zu gestalten, daß Personen oder Sachwerte nicht gefährdet oder geschädigt und Personen nicht mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt werden;
 - das Leben und die Gesundheit der Bürger sowie das sozialistische Eigentum zu schützen;
 - die sozialistische Moral und Disziplin zu festigen, kameradschaftlich zusammenzuarbeiten sowie sozialistische Hilfe und Achtung untereinander zu erweisen;
 - Besatzungsmitglieder dürfen mit Beginn der Flugdienstzeit und während der Flugdurchführung nicht unter Einwirkung von Alkohol stehen. Die Fähigkeit zur Flugdurchführung darf nicht durch Übermüdung oder Krankheit sowie durch Suchtmittel, Arzneimittel oder andere die Reaktionsfähigkeit beeinträchtigende Mittel vermindert sein;
 - die Arbeitszeit effektiv zu nutzen und regelmäßig an den gegebenen betrieblichen Qualifikierungsmaßnahmen teilzunehmen;
 - erhöhte Wachsamkeit zu üben und Rechtswidrigkeiten sowie Ordnungswidrigkeiten gegen die sozialistische Gesellschaftsordnung abzuwehren;
 - Verschwiegenheit über dienstliche Angelegenheiten während und nach Beendigung des Arbeitsrechtsverhältnisses mit INTERFLUG.

2.1.2. Pflichten und Rechte des Luftfahrzeugkommandanten

- Der Kommandant ist der vom Luftfahrzeughalter eingesetzte und mit der Ausübung der Kommandogewalt betraute verantwortliche Luftfahrzeugführer.

2.1.2.1. Allgemeine Pflichten und Rechte

- Die Kommandogewalt umfaßt die Entscheidungsgewalt über die gesamte Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Fluges sowie das Weisungsrecht gegenüber der Besatzung.
- Bei Flügen zur Überprüfung von Luftfahrzeugführern ist der Überprüfende der Kommandant. Wählt der Überprüfende seinen Arbeitsplatz so, daß er seiner Entscheidungsgewalt für die Flugzeugführung nicht oder nur teilweise gerecht werden kann, so geht unter Beibehaltung der Kommandogewalt seine Entscheidungsgewalt für die Flugzeugführung an den zu Überprüfenden über.

2.1.2.2. Rechte des Kommandanten

Der Kommandant ist berechtigt

- über die Durchführung des Fluges im Rahmen seines Flug- bzw. Arbeitsauftrages zu entscheiden;
- die Durchführung eines Fluges abzulehnen, wenn ihm Faktoren bekannt sind, die eine sichere Flugdurchführung in Frage stellen;
- im Interesse der Flugsicherheit alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, auch wenn diese den Weisungen der Flugsicherungsstelle entgegenstehen;
- eine außerplanmäßige Landung durchzuführen, wenn die sichere Fortsetzung des Fluges gefährdet ist;
- dem 2. Luftfahrzeugführer in allen Etappen des Fluges, einschließlich Start und Landung, die Steuerung des Lfz zu übertragen, wobei die Entscheidungsgewalt für die Flugzeugführung beim Kommandanten verbleibt;
- zur Einhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bord entsprechende Maßnahmen gegen diejenigen Personen einzuleiten, die die Flugsicherheit, das Lfz oder die Besatzung gefährden.

2.1.2.3. Pflichten des Kommandanten

Der Kommandant ist verpflichtet

- die Flüge auf der Grundlage dieser Vorschrift, anderer Rechtsvorschriften und innerdienstlichen Bestimmungen durchzuführen;
- die Flüge entsprechend dem LH des jeweiligen Luftfahrzeugtyps durchzuführen;
- seine Entscheidungen auf der Grundlage der meteorologischen und navigatorischen Lage zu treffen;
- über alle Flugvorkommnisse und Beanstandungen entsprechend den geltenden Rechtsvorschriften Meldung zu erstatten;
- die Feststellung von Naturkatastrophen wie Erdbeben, Waldbrände, Überschwemmungen u. a. sowie die Beobachtung von Notsignalen über Funk bzw. nach erfolgter Landung der Flugsicherungsstelle zu melden;
- bei Empfang eines Notrufes eines anderen Luftfahrzeuges oder eines Wasserfahrzeuges oder bei Sichtung eines in Not befindlichen Luftfahrzeuges oder Wasserfahrzeuges Hilfe zu leisten. Die Hilfeleistung darf das eigene Lfz und die an Bord befindlichen Personen nicht gefährden.

2.1.3. Pflichten und Rechte des Stationskommandanten

Der Stationskommandant ist ein für den Betrieb und die Sicherheit eines oder mehrerer Luftfahrzeuge und für den Arbeitsablauf auf dem GFP/AFP verantwortlicher Luftfahrzeugführer.

2.1.3.1. Allgemeine Pflichten und Rechte

- Ein Stationskommandant ist einzusetzen, wenn auf einem AFP/GFP mehr als ein Lfz oder mehr als eine Einsatzbesatzung am Flugbetrieb beteiligt sind.
Der Stationskommandant wird vom zuständigen Leiter eingesetzt oder vor Aufnahme des Flugbetriebes in gemeinsamer Absprache aller auf dem AFP/GFP tätigen Luftfahrzeugkommandanten benannt. Ist nur eine Einsatzbesatzung auf dem AFP/GFP tätig, ist der Luftfahrzeugkommandant gleichzeitig Stationskommandant.
- Der Stationskommandant ist verantwortlich für die Einhaltung der Rechtsvorschriften, innerdienstlichen Bestimmungen und betrieblichen Festlegungen während der Dienstdurchführung auf dem AFP/GFP und am Einsatzort.

2.1.3.2. Rechte des Stationskommandanten

Der Stationskommandant ist berechtigt

- den ihm zur Erfüllung eines Flug- und Arbeitsauftrages zugeordneten Mitarbeitern Weisungen zu erteilen;
- bei Verstößen gegen Rechtsvorschriften, innerdienstlichen Bestimmungen und betrieblichen Festlegungen entsprechende Maßnahmen zur Herstellung von Sicherheit und Ordnung einzuleiten und durchzusetzen.

2.1.3.3. Pflichten des Stationskommandanten

Der Stationskommandant ist verpflichtet

- die Einhaltung der Rechtsvorschriften, innerdienstlichen Bestimmungen und betrieblichen Festlegungen bei der Durchführung des Flugbetriebes zu kontrollieren;
- den ordnungsgemäßen Arbeitsablauf unter Beachtung der dem Auftraggeber vertraglich zugesicherten Befugnissen zu organisieren;
- auf das politisch-moralische Auftreten der Brigademitglieder Einfluß zu nehmen;
- Kontakt zu den gesellschaftlichen und staatlichen Organen seines Einsatzbereiches herzustellen;
- vor Aufnahme des täglichen Flugbetriebes die Kontrolle der SLB und der Rollwege auf ordnungsgemäßen Zustand zu gewährleisten;
- den Startleiter zu benennen;
- bei Vorkommnissen die Meldung zu veranlassen;
- nachstehend genannten Persönlichkeiten eine Meldung in militärischer Form zu erstatten, wenn sie den AFP/GFP betreten:
 - . Mitglieder der Partei- und Staatsführung
 - . Generaldirektor der INTERFLUG
 - . Direktor Agrarflug.

2.1.4. Pflichten und Rechte des 2. Luftfahrzeugführers (LF)

2.1.4.1. Allgemeine Pflichten und Rechte

Der 2. LF ist verpflichtet, den Kommandanten bei der Erfüllung seiner Aufgaben zu unterstützen und ihn im Bedarfsfalle zu vertreten.

2.1.4.2. Pflichten des 2. LF

Der 2. LF ist verpflichtet

- die Flugvorbereitung entsprechend der Flugbetriebsdokumentation durchzuführen;
- den SM bei der Vor- und Nachflugkontrolle zu unterstützen;
- den Hubschrauber abzubremsen;
- den Hubschrauber vom SM schriftlich zu übernehmen und an den Kommandanten mündlich zu übergeben;
- Aufgaben entsprechend den Weisungen des Kommandanten zu erfüllen;
- den Luftraum während des Fluges ständig zu beobachten und den Kommandanten über wichtige Beobachtungen zu informieren;
- die Anzeigen der Flug- und Triebwerksgeräte regelmäßig zu kontrollieren;
- die Navigation bei allen Arten von Flügen zu übernehmen;
- bei Flügen mit Passagierkabine oder Lastplattform die vorgeschriebene Sitzplatz- bzw. Lastverteilung anzuweisen;
- für die Aufnahme der richtigen Menge an Betriebsstoffen entsprechend der Flugaufgabe zu sorgen;
- über alle festgestellten technischen Mängel den Kommandanten und den SM zu unterrichten.

2.2.1. Pflichten und Rechte des Stationsmechanikers

Der Stationsmechaniker ist eine vom Luftfahrzeughalter eingesetzte und für den technischen Zustand eines (oder mehrerer) Luftfahrzeuge, Stationsausrüstung einschließlich Straßentankwagen verantwortliche Person, die speziell für diese Tätigkeit ausgebildet ist und die entsprechenden Erlaubnisse besitzt.

2.2.1.1. Pflichten des SM

Der SM ist verpflichtet

- das Lfz entsprechend den betrieblichen Weisungen im Rahmen seiner Erlaubnis zu warten und zum FB zu bestätigen;
- das Lfz zum Flugbetrieb vorzubereiten und die ordnungsgemäße Vorflugkontrolle durch Unterschrift im Lfz-Tagebuch zu bestätigen;
- bei Unterbrechung oder nach Beendigung des Flugbetriebes die vorgeschriebenen Nachflugkontrollen und Maßnahmen zur sicheren Abstellung des Lfz vorzunehmen;
- die Lfz-Dokumentation, den Nachweis über Kraft- und Schmierstoffe ordnungsgemäß zu führen;
- die Einhaltung der Sicherheitsabstände am Beladepplatz und der festgelegten Beladetechnologien zu überwachen und die vorgeschriebenen Markierungen aufzubauen;
- die ordnungsgemäße Lagerung und Instandhaltung der Stationsausrüstung einschließlich des Straßentankwagens zu gewährleisten;
- zum Aufbau des Tankplatzes unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen sowie zur mengenmäßigen und sortimentsgerechten Betankung des Lfz mit KS und Schmierstoffen;
- die Vollständigkeit und Einsatzfähigkeit der Flugsicherungsausrüstung zu gewährleisten.

2.2.1.2. Rechte des Stationsmechanikers

Der SM hat das Recht

- das ihm übergebene Lfz zum Flugbetrieb freizugeben bzw. bei Nichtgewährleistung der Lufttüchtigkeit zu sperren;
- bei Gefährdung der Flugsicherheit oder bei Verstößen gegen Rechtsvorschriften, innerdienstliche Bestimmungen und betriebliche Festlegungen, den gesetzlichen Zustand wieder herzustellen, oder, wenn das nicht möglich ist, durch geeignete Maßnahmen weitere Verstöße zu unterbinden.

2.2.2. Pflichten und Rechte des Startleiters

Der Startleiter ist ein zur Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben vom Stationskommandanten eingesetzter berechtigter Mitarbeiter des Betriebes AF.

2.2.2.1. Pflichten des Startleiters

Der Startleiter hat die Pflicht

- die vorgeschriebenen Markierungen des Startplatzes aufzubauen und das Vorhandensein der festgelegten Ausrüstung am Start bzw. Beladepplatz zu gewährleisten;
- bei Gefährdung der Flugsicherheit durch Verweigerung von Freigaben die Fortführung des Flugbetriebes zu unterbinden;
- Verstöße, die sich im Zusammenhang mit der Durchführung des Flugbetriebes ergeben, unverzüglich dem BSL zu melden;
- die Start- und Landeflächen, den An- und Abflugsektor und die Rollwege zu überwachen;
- den Start- und Landevorgang laufend zu beobachten;
- die Start- bzw. Rollfreigabe erst dann zu erteilen, wenn die dafür vorgeschriebene Konfiguration des Lfz vorhanden ist und die SLB bzw. der Rollweg frei von Hindernissen sind;
- nicht unmittelbar am Arbeitsablauf beteiligte Personen oder Personen, die nicht die erforderliche Legitimation besitzen, vom GFP bzw. AFP zu verweisen;
- das Wettergeschehen ständig zu beobachten, den Kdt bei entscheidenden Änderungen, besonders von Windrichtung und -stärke, zu informieren und gegebenenfalls die Markierung des Aufsetzpunktes zu verändern;
- den Beladevorgang des Lfz entsprechend der Beladeordnung durchführen zu lassen und zu überwachen;

- bei Überschreitung der geplanten Landezeit um mehr als 10 Minuten folgende Maßnahmen einzuleiten:
 - a) Vorabmeldung entsprechend Abschnitt 5.4.4. über die Überschreitung der geplanten Landezeit
 - b) Suchaktion einleiten
 - c) Rettungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen einleiten
 - d) Meldung entsprechend den Abschnitten 5.4.1. und 5.4.3.;
- zur Abgabe der Meldung über Flugvorkommnisse, wenn der Kdt verhindert ist;
- zur Führung des Arbeitsflugbuches entsprechend Abschnitt 2.4.2.3.

2.2.2.2. Rechte des Startleiters

Der Startleiter hat das Recht

- auf der ihm zugeordneten Flugbetriebsfläche Freigaben zu erteilen;
- vor der Erteilung von Freigaben für den Flugbetrieb den Flugauftrag des Kdt zu kontrollieren.

2.2.2.3. Hinweise für die Tätigkeit des Startleiters

- Die Verantwortlichkeit beginnt mit der Übernahme der Flugsicherungsausrüstung, dabei ist die Vollständigkeit und Funktionstüchtigkeit zu überprüfen.
- Der Startleiter ist für erteilte Freigaben sowie für die durch ihn gegebene Einweisung bei Rollbewegung verantwortlich.
- Die Zeichengebung hat entsprechend Anlage 3 zu erfolgen. Des weiteren können im Flugbetrieb zur Signalgebung Boden - Bord, Signalfahnen rot und weiß verwendet werden. Die weiße Fahne als Zeichen der Landefreigabe kann stationär angebracht werden. Wird ein Landeverbot erforderlich, so ist die weiße Fahne zu entfernen und mit der roten Fahne deutlich sichtbar ein Landeverbot zu zeigen.
- Bei Vorkommnissen sind den Bedingungen entsprechend unverzüglich Rettungsmaßnahmen einzuleiten und die für die Untersuchung wichtigen Spuren zu sichern.
- Werden die Pflichten des Startleiters zeitweilig einem anderen für diese Tätigkeit geeigneten Betriebsangehörigen übertragen, so ist in der Spalte "Bemerkungen" des Arbeitsflugbuches der Name des Beauftragten sowie Beginn und Ende seiner Tätigkeit einzutragen.

2.2.3. Pflichten und Rechte des Einsatzleiters

Vom Auftraggeber bevollmächtigte Person, die für die organisatorische und materiell-technische Sicherstellung des Luftfahrzeugeinsatzes entsprechend des geschlossenen Chartervertrages verantwortlich ist.

2.2.3.1. Pflichten des Einsatzleiters

Der Einsatzleiter hat die Pflicht

- entsprechend den abgeschlossenen Leistungs- und Charterverträgen alle erforderlichen Maßnahmen zur Arbeitsvorbereitung und zur Arbeitsdurchführung zu treffen;
- den Arbeitsablauf sowie zeitliche Festlegungen der Durchführung der Arbeiten mit dem Kdt abzustimmen;
- die für die zivile Luftfahrt verbindlichen Festlegungen zu respektieren und in seine Entscheidung zum Arbeitsablauf einzubeziehen;
- den zur Einhaltung der Festlegungen für die zivile Luftfahrt erteilten Weisungen des Kdt, SM oder Startleiters unverzüglich Folge zu leisten, ordnungsgemäße Arbeitsflugkarten zur Verfügung zu stellen;
- eine augenscheinliche Kontrolle über die Qualität bzw. Verwendbarkeit der Applikationsstoffe durchzuführen;
- für die Ausbringung durch Lfz nicht geeignete bzw. nicht zugelassene Applikationsstoffe abzulehnen;
- von Pflanzenschutzmitteln und von Mitteln zur Steuerung biologischer Prozesse Chargenproben zu entnehmen und über den erforderlichen Zeitraum aufzubewahren;
- bei fischgefährlichen bzw. bienengefährlichen Pflanzenschutzmitteln zu garantieren, daß Fischgewässer bzw. -aufzuchtsgewässer und Bienenstände sowie gefährdete Nachbarkulturen oder Objekte in den Arbeitsflugkarten ordnungsgemäß eingezeichnet sind und die Imker beim Einsatz bienengefährlicher Mittel informiert werden;

- bei der Bearbeitung von Flächen in mehreren Durchgängen zwischenzeitlich die Signalisierung auf den zu bearbeitenden Flächen zu kontrollieren;
- dem Kdt. im Rahmen der vertraglichen Vereinbarung zur Durchführung von Arbeitsflügen Arbeitsaufträge schriftlich zu erteilen;
- den Einsatz von bestätigtem Personal zu sichern und dem Kommandanten eine Liste des bestätigten Personals zu übergeben und die eingesetzten Arbeitskräfte dem Kdt. zur Belehrung vorzustellen;
- für die Durchführung des FB geeignete Flächen zur Verwendung als AFP nachzuweisen und vor der Aufnahme des FB die erforderliche Zustimmung des Bodeneigentümers bzw. Nutzers und der territorialen Organe einzuholen;
- für die Dauer des Lfz-Einsatzes in der Düngung entsprechend des abgeschlossenen Leistungs- und Chartervertrages ein einsatzbereites Kraftfahrzeug als Flugsicherungsfahrzeug auf dem GFP/AFP bereitzustellen;
- den Kommandanten vor Aufnahme des Flugbetriebes über gestechische Anlagen (Pumpen, Erdgassonden u. dgl.) sowie andere Objekte, die die Flugsicherheit gefährden können, zu informieren und diese in die Arbeitskarte einzutragen.

2.2.3.2. Rechte des Einsatzleiters

Der Einsatzleiter hat das Recht

- die Reihenfolge und den Zeitpunkt der gemäß Chartervertrag vereinbarten Arbeiten festzulegen;
- Art und Aufwandmenge der Applikationsstoffe zu bestimmen;
- von der Einsatzbesatzung Angaben zu fordern, soweit sie zur Planung, Organisation, Kontrolle und Abrechnung der Arbeiten erforderlich sind;
- den im Auftrag seines Betriebes am Arbeitsablauf beteiligten Mitarbeitern Weisung zu erteilen, soweit sie nicht im Widerspruch zu Festlegungen für die zivile Luftfahrt stehen.

2.2.4. Pflichten und Rechte des Abschnittsleiters Lfz-Einsatz

Ein Verantwortlicher des StFB auf einem AFP für den Einsatz von Lfz zur Waldbrandbekämpfung.

2.2.4.1. Pflichten des Abschnittsleiters

Der Abschnittsleiter hat die Pflicht

- für die Dauer des Lfz-Einsatzes ist ein einsatzbereites Kraftfahrzeug als Flugsicherungsfahrzeug auf dem AFP bereitzustellen;
- zur Bereitstellung der Detaildokumentation;
- zur Herstellung der Aufnahmebereitschaft des AFP;
- zur Sicherung der laufenden Information (BT, VPKA usw.);
- dem Kdt. Arbeitsflugkarten für Erkundungs- und Löschflüge zu übergeben;
- dem Kdt. Arbeitsaufträge zur Durchführung von Erkundungs- und Löschflügen zu erteilen.

2.2.4.2. Der Abschnittsleiter hat das Recht

- mit den Einsatzbesatzungen den Arbeitsablauf abzustimmen;
- in Abstimmung mit dem Kdt. und in Koordinierung mit der Einsatzleitung die Taktik der Löschflüge festzulegen.

2.3.1. Einsatz von Einsatzbesatzungen

Das zur Durchführung des Flugbetriebes eingesetzte Personal muß über die erforderliche Qualifikation verfügen und im Besitz der entsprechenden Erlaubnis sein.

Vom BSL wird die Einsatzbesatzung festgelegt.

- Der LF erhält vom zuständigen BSL oder dessen Stellvertreter den Flugauftrag, der mit dem Arbeitsauftrag die Grundlage für den Einsatz bildet.
- Die Festlegung des Stations-Kdt erfolgt entsprechend dem Abschnitt 2.1.3.1.

2.3.1.1. Einsatz des fliegenden Personals

Jeder LF kann entsprechend seines Qualifikations- und Erfahrungsstandes mit Flugaufträgen in verschiedenen territorialen Gebieten und mit speziellen Flugaufgaben beauftragt werden. Zu speziellen Flugaufträgen sind nur erfahrene LF einzusetzen, wobei zur Flugerfahrung die Erfahrung bei Arbeitsflügen als LF im Agrarflug und als LF auf dem eingesetzten Luftfahrzeugtyp zählen.

Verschiedene Lfz-Typen

Über den Einsatz eines LF auf mehreren Typen entscheidet der Direktor Flugbetrieb. Bei Typenwechsel ist vor Arbeitsflügen ein Training ohne Fluglehrer an Bord durchzuführen. Es dürfen nur Platzrunden 50 m und Arbeitsflüge ohne Nutzlast trainiert werden (siehe Abschnitt 9.3.).

Verschiedene Gebiete

Der Einsatz eines LF als Wechselbesatzung darf im 1. Einsatzjahr maximal in 3 Einsatzgebieten erfolgen.

2.3.2. Einsatz des Hilfspersonals

Arbeitskräfte des Vertragspartners, die vom Einsatzleiter eingesetzt werden.

- Vom Vertragspartner sind geeignete und bestätigte Arbeitskräfte zur Verfügung zu stellen, deren Arbeitsaufgabe durch den Einsatzleiter festzulegen ist und die im erforderlichen Umfang durch die Einsatzbesatzung einzuweisen und zu belehren sind (s. Abschnitt 6.3.).
- Körperbehinderte Personen und Jugendliche unter 16 Jahren dürfen nicht als Beladepersonal eingesetzt werden.

Erforderliche Dokumentation und allgemeine Gegenstände
des Luftfahrzeugkommandanten zur Durchführung des FB

2.4.
Seite: 1

2.4.1. Allgemeine Gegenstände

- Rechengerät
- Navigationsbesteck
 - . Kursscheibe oder Kursdreieck
 - . Längenmaßstab
 - . Schreibgeräte rot und schwarz

2.4.2. Dokumentation

- Personalausweis
- Betriebsausweis
- Erlaubnisschein einschließlich Eintragungskarte
- Funksprechzeugnis (nach Erfordernis)
- Erste-Hilfe-Ausweis
- Ausweis für Arbeit und Sozialversicherung
- Flugauftrag (Abschnitt 2.4.2.1.)
- Dienstauftrag
- Arbeitszeitznachweis
- Stationskontrollblock
- FBH
- LH
- NH
- Persönliches Flugbuch (Abschnitt 2.4.2.2.)
- Arbeitsflugbuch (Abschnitt 2.4.2.3.)
- Flugnachweis (Abschnitt 2.4.2.4.)
- Flugausfallzeitjournal (Abschnitt 2.4.2.5.)
- Belehrungsnachweis (Abschnitt 2.4.2.6.)
- Protokoll über die Abnahme und Zulassung von AFP/GFP (Abschnitt 2.4.2.7.)
- Navigatorischer Flugplan (Abschnitt 2.4.2.8.)
- Flugkarten (Abschnitt 2.4.2.9.)
- Anwendungstechnologie
- Richtlinie über den Flugzeugeinsatz von Luftfahrzeugen mit technischen Mängeln

2.4.2.1. Flugauftrag

Die Erteilung von Flug-, Roll- und Kompensieraufträgen erfolgt in schriftlicher Form auf den geltenden Vordrucken (s. Abb. 001).
Aus dem Flugauftrag muß der Kommandant des Lfz ersichtlich sein.

Gültigkeit - Flugaufträge: max. 31 Tage
- Roll- und Kompensieraufträge: 3 Tage

Änderungen bzw. Ergänzungen sind nur durch den Berechtigten der zuständigen Struktureinheit bzw. in Absprache mit diesem erlaubt.

In begründeten Ausnahmefällen ist eine einmalige Verlängerung eines Flugauftrages bis zu 14 Tagen gestattet. Das trifft nicht zu für Flugaufträge zur Erfüllung von Flugaufgaben mit Start von den Flugplätzen an den Dienstorten des Betriebes AF.

Erfüllte, abgelaufene oder nicht mehr benötigte Flugaufträge sind durch den Inhaber mit den erforderlichen Angaben zu versehen, zu unterschreiben und umgehend an den Aussteller zurückzugeben.

2.4.2.2. Persönliches Flugbuch

Alle LF haben ein Flugbuch zu führen, in dem für jeden Flugtag nachzuweisen ist:

- Bordfunktion
- Lfz-Typ/Kennzeichen
- Datum
- Zweck des Fluges
- Abflugs- und Landeort
- Abflugs- und Landezeit
- Gesamtflugzeit des Tages, unterteilt nach erteilten Berechtigungen.


INTERFLUG

Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr m. b. H.
Betrieb Agrarflug

Flugauftrag Nr.

Luftfahrzeugkommandant:

Flugerlaubnis:

Besatzung:
(Name, Funktion an Bord)

Art des Fluges:

Typ: Kennzeichen:

max. zul. Fluggewicht Kp

Flugroute/-raum:

Gültigkeit: Von bis

Auftrag erteilt:

Flug vorbereitet:

Staffelleiter

Kommandant

Flugdurchführung erlaubt: Disp./Flugtg.

IF 92-14

Abb. 001

2.4.2.3. Arbeitsflugbuch

Der Inhalt des Arbeitsflugbuches muß einen lückenlosen, zeitlichen Nachweis des Flugbetriebes ergeben.

Außer denen im Vordruck geforderten Eintragungen müssen ersichtlich sein:

- Tank- und Pflichtpausen / Menge der KS-Betankung
- Flugstunden und Starts innerhalb von 6 aufeinanderfolgenden Tagen
- Flugstunden an 29 aufeinanderfolgenden Tagen
- Flugstunden im Quartal
- Windrichtung, -stärke und Bodensicht bei Flugbetriebsbeginn sowie bei wesentlichen Änderungen.
- Nachweisführung über persönliche medizinische Vorflugkontrolle Pkt. 1-5 (1. Befinden, 2. Schlaf in Std., 3. Alkohol, 4. Medikamente, 5. Besonderheiten).

Führung

Der LF ist für die Eintragung der Tagesleistungen sowie der Flugstunden nach 6 Tagen, 29 Tagen und 90 Tagen verantwortlich, ebenfalls für die Arbeitsflugvorbereitung und die persönliche medizinische Vorflugkontrolle. Alle übrigen Werte werden vom Startleiter eingetragen.

Arbeitsflugvorbereitung

Flugvorbereitung in schriftlicher Form, die zur Bearbeitung der Arbeitsflächen erforderlich ist.

Erfolgt die Arbeitsflugvorbereitung nicht im Arbeitsflugbuch, so sind die Flugvorbereitungsformulare nach Arbeitsende (monatlich) beim BSL abzugeben.

01.03.1989
Ausgabe: 4

PROTOKOLL
über Abnahme und Zulassung des GRUND- bzw. ARBEITSFLUGPLATZES
(GFP/AFP)*

2.4.
Seite: 4

Ort Kreis Bezirk

Die Abnahme des Geländes erfolgte am entsprechend
den gültigen Richtlinien durch den Beauftragten des MfV-HVZL
.....
Name

Technische Beschreibung:

1. Lage zum Ort: Höhe ü. NN:
2. Länge: m; Breite: m
3. SLB-Länge m in Richtung°; Breite m
4. Bodenbeschaffenheit:
5. Hindernisse in
- Startrichtung°; Entfernung m; Höhe m
- Startrichtung°; Entfernung m; Höhe m
6. Bauliche Anlagen:
7. Befestigte Flächen:
8. Sonstige Besonderheiten und Einschränkungen:

Das Gelände wird als GFP/AFP* für die Lfz -Typen:

zugelassen bis	Datum	Name	Unterschrift	Nr. der Erlaubnis

* Zutreffendes unterstreichen

Abb. 002

Für den Benutzungszeitraum eines AFP bis zu 1 Monat, ist nur 1 Ausführung des Protokolls anzufertigen, die beim Kdt verbleibt.
Bei längerer Nutzungsdauer sind 2 Exemplare anzufertigen.
Das Original verbleibt beim Kdt, eine Durchschrift ist unverzüglich dem BSL zu übersenden.
Für GFP sind 3 Exemplare anzufertigen, von denen das Original und die 2. Durchschrift dem BSL zu übersenden sind. 1 Exemplar verbleibt beim Kdt.

Gültigkeiten

Das Protokoll über die Abnahme und Zulassung von AFP/GFP hat eine Gültigkeitsdauer bei GFP von 3 Jahren und bei AFP von 1 Jahr.
Die Genehmigung zur Verlängerung des AFP kann bis zu 5 mal auf dem gleichen Protokoll erfolgen, wenn keine Veränderungen entsprechend Protokoll vorgenommen werden.
Zur Verlängerung der Genehmigung sowie bei Veränderungen ist der GFP durch die dafür zuständige Abnahmekommission erneut zu prüfen.

Verantwortlichkeit

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Protokolle für ein AFP/GFP ist der Aussteller verantwortlich.
Jeder Nutzer eines Protokolls ist verpflichtet, bei Benutzung des betreffenden AFP/GFP vor Aufnahme des FB, die Gültigkeit sowie sein Inhalt entsprechend den tatsächlichen Bedingungen zu überprüfen und gegebenenfalls eine Änderung vorzunehmen bzw. ein neues Protokoll anzufertigen.

2.4.2.8. Navigatorischer Flugplan

Der navigatorische Flugplan ist die vorher durchdachte Reihenfolge aller im Fluge anfallenden navigatorischen Tätigkeiten.

Der auf der Grundlage meteorologischer Angaben errechnete navigatorische Flugplan ist bei OF über 50 km erforderlich (siehe auch Abschnitt 2.9.2.1.).

INTERFLUG

Navigatorischer Flugplan

Betrieb Agrarflug

Datum

Luftfahrzeugkommandant**Staffel**

Kennzeichen des Luftfahrzeuges

[illegible]

Sonnenaufgang

Unterschrift des Luftfahrzeugführers

Sonnenuntergang

Unterschrift des Dispatchers

42 AG310/79/DDR/C37/104 5039

IF 66-005

2.4.2.9. Flugkarten

Entsprechend dem Zweck des Fluges werden Flugkarten unterschiedlichen Maßstabes verwendet.

Überführungsflüge

Es sind Karten mit den Maßstäben 1:500 000 bis 1:200 000 zu verwenden.

Eine Karte vom Maßstab 1:200 000 ist auch bei allen anderen Flügen mitzuführen. Diese bzw. eine Karte mit dem Maßstab 1:100 000 muß als Arbeitsgebietskarte vorliegen mit folgenden Eintragungen:

- Lage der AFP und GFP
- Verlauf von Hochspannungsleitungen $U \geq 110 \text{ kV}$
- Lage von markanten Einzelhindernissen $H \geq 30 \text{ m AGL}$
- Gebiete mit Flugeinschränkungen.

Bei Überführungsflügen über 50 km hat die Flugkarte folgendes zu beinhalten:

- APS, WP und EPS mit roten Kreisen gekennzeichnet und diese mit schwarzen Geraden verbunden (BWL)
- Markierung der größten Erhebungen beiderseits 10 km von der BWL mit schwarzem Rechteck
- Kurs in rot sowie Streckenlänge und Flugzeit jeder Teilstrecke untereinander hinter dem Kurs in schwarz.

Sämtliche Eintragungen dürfen markante Orientierungsmerkmale nicht verdecken.

Arbeitsflüge

Feststoffapplikation 1:5000 bis 1:25 000

Flüssigkeitsapplikation 1:20 000 bis 1:100 000

In Ausnahmefällen können Lageskizzen verwendet werden.

Die Karten haben zu enthalten (s. Abb. 004 und 005):

Objekte Farbe	Zeichen/Symbol Form	Erläuterungen
AFP, GFP	 Kreis, d = 15 mm mit T	T-Längsstrich in SLB-Längsrichtung zeichnen
Flughinder- nisse rot	 Doppellinie und Blitz	elektrische Freileitung ≥ 110 KV
	 einfache Linie und Blitz	Freileitungen ≥ 5 m Höhe
	 Blitz	elektrische Großanlagen, z. B. Umspannwerke, Sendeanlagen
	 Kreis oder kreisförmige Umrandung	allgemeines Flughindernis mit einer Höhe ≥ 5 m auf der Bearbeitungsfläche und im Abstand bis 50 m
	 Kreis mit Kreuz	Krankenhaus, Sanatorium; Abstand halten
	 Dreieck	Objekt nicht überfliegen; Abstand gemäß Awt einhalten, z. B. Bienenstände, Pelztier- und Geflügelintensivanlagen, Wasserwerksanlagen, Wasserschutz-zonen I und II, Erholungsheime, Campingplätze, Binnenfischereischutzzonen I bis III, Fischintensivgewässer
Gewässer blau	Oberflächenform voll auszeichnen	alle Gewässer ≥ 2 m Sohlbreite z. B. Gräben, Kanäle, Flüsse, Seen, Teiche
	schraffieren und umranden	Trinkwasserschutz-zonen I bis III; Abstand gemäß Awt einhalten
Bearbeitungs- flächen grün	Flächenform voll stark umranden	Flächen numerieren; Flächengröße in ha angeben
		für Düngung und Aussaat; Längen und Breitenangaben je Feld in m angeben
gefährdete Kulturen, Flächen und Objekte gelb	Flächenform voll umranden und schräg schraffieren	z. B. Kleingärten, Weideflächen, Futterflächen, NSG, FND menschliche Ansiedlungen, Anlagen der Tierproduktion
andere Farben	Zeichen, Linien und Abkürzungen, Buchstaben	als Legende auf Arbeitsflugkarten gemäß Vereinbarung und Absprachen zwischen Einsatzleiter und Lfz-Führer

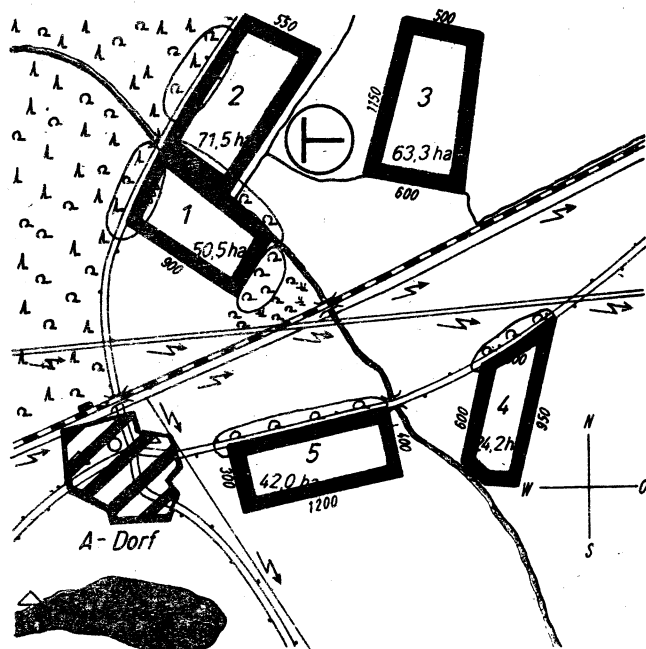


Abb. 004 Beispiel einer Arbeitsflugkarte
für Düngungsarbeiten und Aussaat

Erforderliche Dokumentation und allgemeine Gegenstände
des SM zur Durchführung des Flugbetriebes

2.5.
Seite: 1

2.5.1. Allgemeine Gegenstände

Allgemeine Gegenstände zur Durchführung des Flugbetriebes gehören zur Stationsausrüstung. Für die Vollständigkeit der Stationsausrüstung ist der SM verantwortlich und dem jeweiligen Kdt sowie dem Staffel-Ing. rechenschaftspflichtig.
Die Nachweisführung und die Übergabe/Übernahme erfolgt schriftlich im Stations- und Werkzeugbuch.

2.5.2. Dokumentation

- Personalausweis
- Betriebsausweis
- Erlaubnisschein
- Erste Hilfe-Ausweis
- Ausweis für Arbeit und Sozialversicherung
- Dienstauftrag
- Arbeitszeitznachweis
- Stationskontrollblock
- FBH
- Technische Beschreibung für den jeweiligen Lfz-Typ
- Dokumentationsmappe für SM
- Instandhaltungsvorschriften
- Stations- und Werkzeugbuch
- Brandschutzordnung der IF
- Arbeitsunterlagen
- Richtlinie über den Flugeinsatz von Lfz mit technischen Mängeln

2.5.3. Dokumentation des Lfz

- Eintragungs- und Zulassungsschein für das Luftfahrzeug
- Luftfahrttauglichkeitsbescheinigung für Triebwerk und Lfz
- Beladediagramm
- Lfz-Tagebuch
- Funkgenehmigungsurkunde bzw. Sendekarte bei LWF
- Wachbuch

2.5.4. Dokumentation des Straßentankwagens

- Zulassung
- Flugkraftstoffnachweisbuch
- Fahrbetriebsordnung für Straßentankwagen des Betriebes AF im öffentlichen Straßenverkehr
- Revisionsakte.

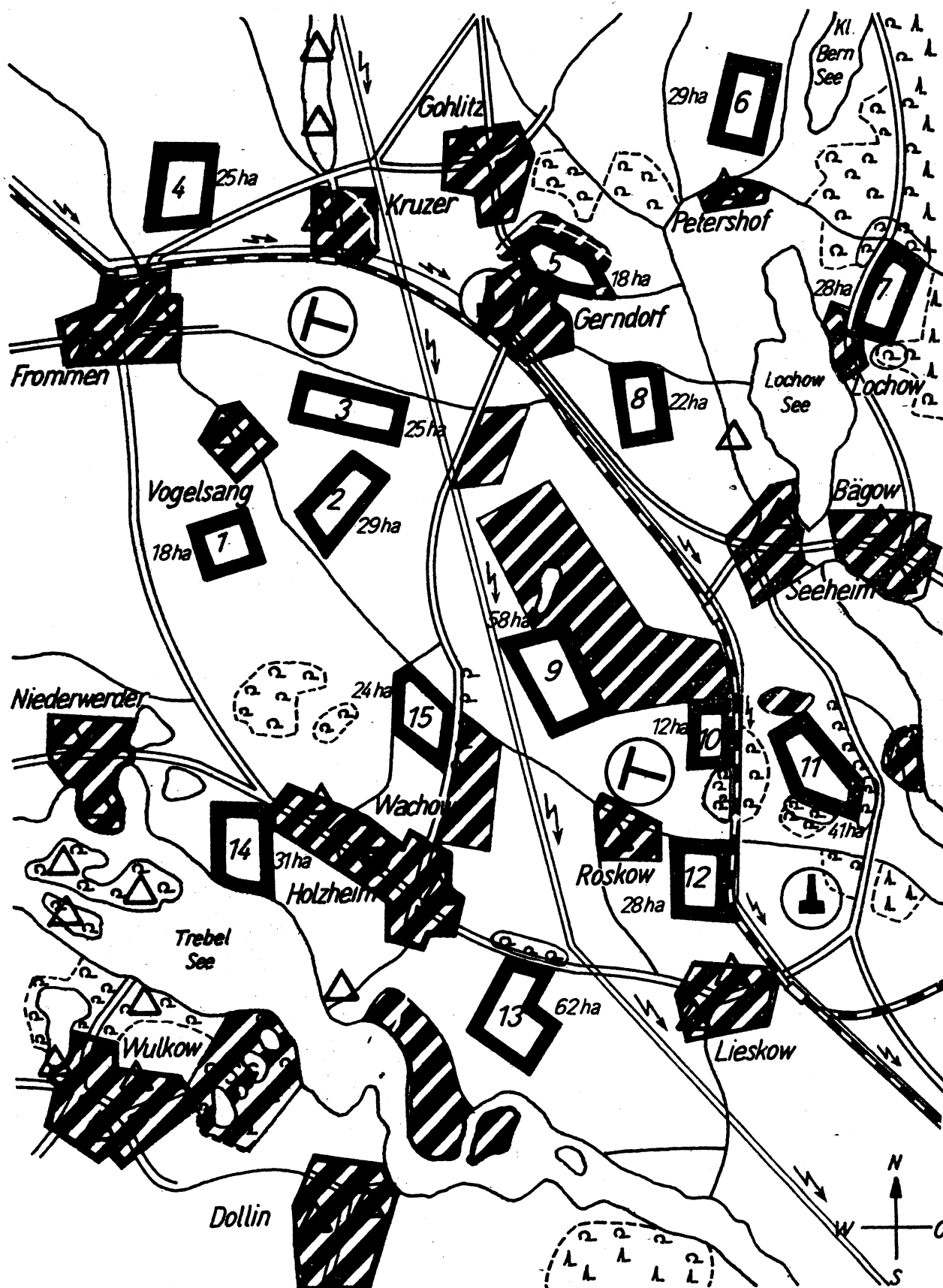


Abb. 005

2.6.1. AFP

Folgende Dokumente, Dokumentationen und Gegenstände sind bei Flugbetrieb nachzuweisen:

LF

- Dienstauftrag
- Personalausweis
- Dienstausweis
- Erlaubnisschein

- Erste Hilfe-Ausweis
- Flugauftrag
- Arbeitsauftrag
- Protokoll über die Prüfung und Genehmigung von GFP/AFP
- FBH
- LH

- Flugvorbereitung
- Flugkarte 1:200 000 bzw. Arbeitsgebietskarte

- 2 Arbeitsflugkarten bei PSM, 1 Arbeitsflugkarte für Feststoffapplikation
- Arbeitsflugbuch
- Stationskontrollblock bzw. mindestens die letzten 4 Kontrollberichte

- Belehrungsnachweis
- Arbeitszeitrachweis
- Rechengerät

- Anwendungstechnologie
- Erlaubnis zur Bedienung der entsprechenden Funkanlage
- Liste des zum Flugzeugeinsatz bestätigten Personals.

SM

- Personalausweis
- Dienstausweis
- Erlaubnisschein

- Erste Hilfe-Ausweis
- Dienstauftrag
- Technische Beschreibung
- Instandhaltungsvorschrift Teil I des entsprechenden Typs
- Arbeitsunterweisungen
- Plombenzange
- Arbeitszeitrachweis
- Dokumentation des Lfz (s. 2.5.3.)
- Dokumentation des Straßentankwagens (s. 2.5.4.)
- Sanitätskasten mit Nachweisbuch
- Winkfahnen rot und weiß
- Handfeuerlöscher
- Winrichtungsanzeige
- Startwerkzeug
- Anlaßpeitsche bei Flugzeugen
- Uhr
- Windmesser
- Richtlinie über den Flugeinsatz von Lfz mit technischen Mängeln
- Stationskontrollblock bzw. mindestens die letzten 4 Kontrollberichte

2.6.2. Während des Fluges im Lfz

Bei Arbeitsflügen:

- Personalausweis
- Dienstausweis
- Erlaubnisschein
- Flugauftrag
- Flugkarte 1 : 200 000 bzw. Arbeitsgebietskarte
- Arbeitsflugkarte
- Dienstauftrag
- Flugfunkttsprechzeugnis

Bei Überführungen:

- Personalausweis
- Dienstausweis
- Erlaubnisschein
- Flugauftrag
- Flugkarte 1 : 500 000
- Flugkarte 1 : 200 000
- Arbeitsgebietskarte bei OF im Arbeitsgebiet
- Dienstauftrag
- Flugfunkttsprechzeugnis
- Navigatorischer Flugplan (bei OF über 50 km)
- entsprechende Anflugkarten für Ziel- und Ausweichflugplätze
- Lagepläne für Ziel- und Ausweichflugplätze

2.6.3. Lagerung der Dokumentation des Lfz

Die Dokumentation des Lfz (s. 2.5.3.) wird nach Flugbetriebsende wie folgt aufbewahrt:

- Bei im Einsatz befindlichen Lfz auf den Einsatzstationen, dem GFP in einem abschließbaren Schrank.
- Wenn das Lfz auf dem AFP oder außerhalb des GFP und AFP abgestellt werden muß, verbleibt die Dokumentation beim SM.
- Befindet sich das Lfz im Verantwortungsbereich der Staffel, beim Staffelingenieur oder beim Dispatcher.

Für die Gültigkeit und den Zustand der Dokumentation sowie für die Einarbeitung der übermittelten Änderungen sind die Inhaber verantwortlich, soweit zur Führung keine anderen Festlegungen getroffen sind.

Der LF ist für die Führung nachfolgend aufgeführter Dokumentation verantwortlich:

- persönliches Flugbuch
- Arbeitsflugbuch (anteilig)
- Flugvorbereitung
- Flugnachweis
- Belehrungsnachweis
- Wachbuch
- Journal über Flugausfallzeiten
- Arbeitszeitznachweis

Der SM ist für die Führung nachfolgend aufgeführter Dokumentation verantwortlich:

- Luftfahrzeugtagebuch
- Tankwagenkontrollbuch
- KS-Nachweisblock
- Arbeitszeitznachweis
- Arbeitsflugbuch (anteilig als Startleiter)



Grundflugplätze

Flugplätze und Hubschrauberplätze, die dem Einsatz von Flugzeugen und Hubschraubern in der Volkswirtschaft dienen und mit Anlagen ausgerüstet sind, die den staatlichen Sicherheitsanforderungen bei der Stationierung der genannten Luftfahrzeuge entsprechen.

Arbeitsflugplätze

Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze, die dem Einsatz von Flugzeugen und Hubschraubern in der Volkswirtschaft dienen.

2.8.1. Allgemeine Anforderungen an einen AFP/GFP

Der AFP soll in seiner Längsrichtung so angelegt werden, daß die SLB im wesentlichen mit der örtlichen Hauptwindrichtung übereinstimmt. Die Bodenbeschaffenheit muß fest, geschlossen und entsprechend der Abflugmasse des Lfz tragfähig sein.

Weiterhin muß beachtet werden:

- Längs- und Querneigung des AFP
- AFP-Länge und Breite
- Hindernisfreiheit seitlich der SLB und in den An- und Abflugsektoren
- die Anfahrwege für Transportfahrzeuge.

2.8.1.1. Sicherheitsanforderungen GFP

- Umzäunung und Beleuchtung der Abstellplätze
- Umzäuntes Wachgebäude
- Verankerungsplätze
- Kommunikationsmittel.

2.8.1.2. Bodenbeschaffenheit

An die Bodenbeschaffenheit der AFP/GFP werden folgende Bedingungen gestellt:

- Flächen mit fester, geschlossener und entsprechend der Abflugmasse des Lfz tragfähiger Oberfläche. Diese Bedingungen werden in der Regel auf Klee-, Luzernefeldern, trockenen Wiesen mit fester Grasnarbe erfüllt.
- Die SLB, die Rollwege und die Streifen dürfen keine Gräben, Furchen, Wildschweinbrüche, Fuchsbaue, tiefere Spuren von Fahrzeugen und landwirtschaftlichen Geräten oder ähnliche Unebenheiten aufweisen.
- Der seitliche Streifen, beiderseits der SLB 10 m breit, ist mit Bodenvertiefungen (Rinnen und Furchen) parallel zur SLB mit einer Tiefe bis 20 cm und quer zur SLB bis zu einer Tiefe von 10 cm zulässig. Die Übergänge müssen flach sein und dürfen keine blockierende Wirkung auf das Hauptfahrwerk ausüben.
- Durch Walzen verfestigte Flächen ohne Bewuchs sind für die Flugdurchführung nicht zulässig.
- Eine Befestigung der SLB und Beladepunkte mit Schlacke, Beton bzw. Bitumenbeton ist zulässig. Die Ausmaße der Befestigung richten sich nach den örtlichen Bedingungen.
- Die Bewuchshöhe darf 20 cm nicht überschreiten.
- Bei Pulverschnee darf die Schneehöhe bis zur Radnabenmitte des Hauptfahrwerkes reichen.
- Bei Altschnee und nassem Schnee darf die Schneehöhe die Reifenstärke des Hauptfahrwerkes nicht übersteigen.

Folgende Bodenreibungswerte sind Grundlage zur Berechnung der erforderlichen SLB-Länge.

Übersicht der Bodenreibungswerte zur Ermittlung der Start- bzw. Startanrollstrecken

Bodenreibung		Beschreibung
%	(- Wert)	
2	(0,02)	Beton, Bitumen, Asphalt (trocken)
4	(0,04)	harte glatte Bahn bzw. mit niederem Bewuchs von max. 2 cm; gefrorener Boden mit leichten Spurrinnen in Flugrichtung
6	(0,06)	Sand-Lehmboden, geschlossener Bewuchs max. 5 cm hoch, keine sichtbaren Spuren im Boden, Profilsuren des Reifens sind zu erkennen
9/11	(0,09/0,11)	nasser Schnee max. 8 cm hoch, aufgeweichter Boden ca. 3 cm tief, Untergrund gefroren; trockener Sandboden; feuchte Oberfläche; Spuren von sehr geringer Tiefe max. 0,5 cm, Bewuchs bis 8 cm hoch

Bodenreibung %	(-Wert)	Beschreibung
12/13	(0,12/0,13)	nasser Schnee, teilweise mehr als 8 cm hoch (Schnee- wehen), unter dem Schnee aufgetauter Boden; feuchte Oberfläche bzw. Sandboden, sichtbare Spuren bis max. 1 cm, Bewuchs bis 20 cm hoch; Rollspuren ca. 20 m nach dem Beladeplatz in Startrichtung deutlich sicht- bar (Pkw-Spuren im Boden sichtbar)
14 u. mehr für Arbeitsflüge nicht oder nur bedingt geeignet	(0,14/...)	feuchte Oberfläche, Spurentiefe mehr als 1 cm; Roll- spuren ca. 30 m nach dem Beladeplatz in Startrichtung deutlich sichtbar, Bewuchshöhe 5 - 20 cm.

2.8.1.3. Geometrische Daten

Zulässige Neigungen

Längsneigung 3 %

Querneigung 3 %; auf Teilstücken (= 1/3 der SLB) max. 5 %

- Auf GFP/AFP mit einer Länge von 420 m ist ein Start in Richtung der Steigung nicht zulässig.

2.8.1.4. GFP/AFP Mindestmaße

	Höhe über NN	Z-37	PZL-106 A/BR	M-18 A	Ka-26
Längs	0 - 100 m	420 m	620 m	520 m/ 620 m	75 m
	100 - 400 m	520 m			
Normalstart	über 400 m	620 m	620 m		
Länge	0 - 100 m	570 m	820 m	770 m/ 870 m	
	100 - 400 m	670 m			
Fließstart	über 400 m	770 m	820 m		
Breite Normal- start		50 m	50 m	50 m	
Breite Fließ- start mit Brigadeeinsatz		50 m	50 m	50 m	50 m

Für PZL-106 BR ist die Startbahnlänge von mind. 600 m bis zu einer Abflugmasse von 3200 kg festgelegt. Bei höherer Abflugmasse beträgt die Startbahnlänge min. 700 m. Weitere Festlegungen s. LH 106 BR.

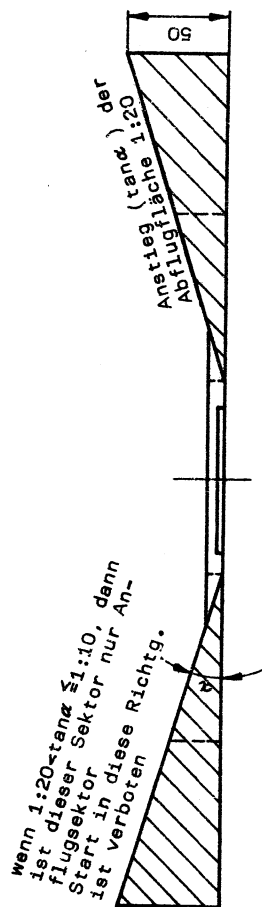
Für M-18 A ist die Startbahnlänge von mind. 500 m bis zu einer max. Abflugmasse von 4.200 kg festgelegt. Bei höherer Abflugmasse beträgt die Startbahnlänge mind. 600 m.

Bei Befestigungen sind besondere Regelungen zu beachten (s. Information 14-1/85).

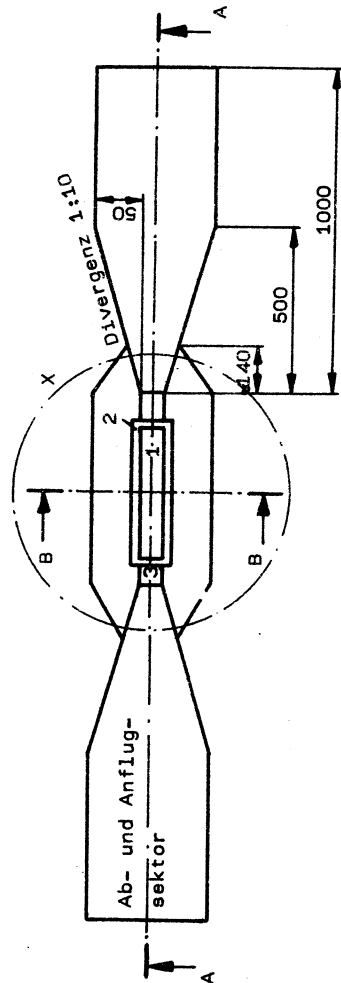
Werden Flüge ohne Nutzlast vom GFP/AFP durchgeführt, so beträgt das Mindestmaß bei allen Typen 420 m.

Weitere Detailfestlegungen sind im entsprechenden LH des Lfz-Typs festgelegt (siehe Abb. 006 - 008).

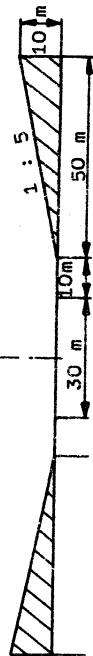
Die Flächen 1, 2 und 3
müssen hindernisfrei sein.



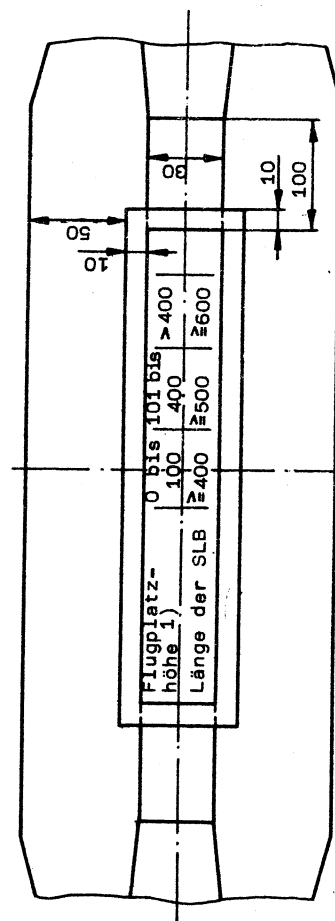
Schnitt A-A



Schnitt B - B



Maße in m, nicht maßstabgerecht



1) m über NN

Einzelheit X

Abb. 006 nur für Z-37

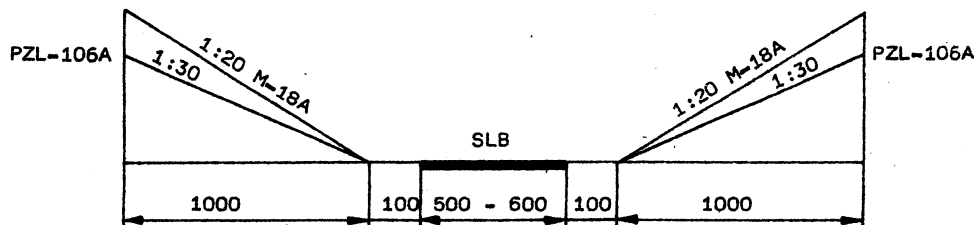


Abb. 007 PZL-106A und M-18A Veränderungen zur Z-37 (Abb. 006)

2.8.1.5. Lage zu öffentlichen Straßen und Wegen

Werden beim Start- bzw. Landevorgang am GFP/AFP vorbeiführende öffentliche Straßen gekreuzt, gelten diese bei Hindernisfreiheit und bei Hindernissen mit einer Höhe unter 5 m als Hindernis von 5 m Höhe. Für den Überflug ist eine Mindestflughöhe von 10 m erforderlich. Zur Sicherung des Straßenverkehrs und des Flugbetriebes kann das Warnzeichen "Flugbetrieb" aufgestellt werden. Müssen o. g. Mindestwerte unterschritten werden, hat an diesen Straßenstellen eine Verkehrsregelung durch Posten oder eine Sicherung durch rotes Blinklicht bzw. Ampel zu erfolgen. Die Einhaltung einer Mindestflughöhe von 5 m über der Straße ist zulässig, wenn Sperrungen bzw. Verkehrsregelungen vorgenommen werden. Die angenommene Hindernishöhe von 5 m ist in jedem Fall für die Berechnung des Hindernisverhältnisses für Start und Landung verbindlich. Das Aufstellen von Warnzeichen und Absperrungen sowie die Regelungen zur Verkehrslenkung hat in Abstimmung mit den örtlichen Staatsorganen bzw. den zuständigen VPKA zu erfolgen.

2.8.1.6. Lage zu betrieblich-öffentlichen Straßen

Werden beim Start- bzw. Landevorgang am GFP/AFP vorbeiführende betrieblich-öffentliche Straßen gekreuzt, gelten die Festlegungen gem. Abschnitt 2.8.1.5. Bei Verkehrsregelung oder bei unbedeutender Verkehrsdichte, wenn die Straße vom Startpunkt 300 m nach links und rechts einzusehen ist, ist die Einhaltung einer Mindestflughöhe bei Hindernisfreiheit von 1 m zulässig. Die Berechnung des Hindernisverhältnisses für Start und Landung ist nach der Höhe tatsächlich vorhandener Hindernisse vorzunehmen.

2.8.2. Genehmigung zum Betrieb

Der Betrieb von Agrarflugplätzen, Grundflugplätzen und Arbeitsflugplätzen bedarf der Genehmigung.

2.8.2.1. Genehmigung zum Betrieb von GFP

Die Prüfung und Genehmigung eines GFP erfolgt durch Bevollmächtigte des Betriebes AF.

- Ober die Abnahmeprüfung ist ein Protokoll auszufertigen.
Ergibt die Abnahmeprüfung keine Beanstandungen, die die Sicherheit des Betriebes und der Lfz beeinträchtigen, so gilt das Protokoll als Genehmigung zum Betrieb des GFP.

2.8.2.2. Genehmigung zum Betrieb von AFP

Die Genehmigung zum Betrieb von AFP erfolgt durch die Ausstellung eines Protokolls (siehe Abschnitt 2.4.2.7.).

- Zur Benutzung als AFP muß die Zustimmung des Rechtsträgers bzw. Nutzers des dafür vorgesehenen Geländes vorliegen.
- Von der Genehmigung zum Betrieb ist das örtlich zuständige VPKA zu informieren.
- Hubschrauberführer dürfen Flugbetrieb auf einem AFP durchführen, den sie aus der Luft ausgewählt und auf seine Eignung geprüft haben. In so einem Fall sind die vorher genannten Maßnahmen umgehend nach der Landung durchzuführen. Auf die Ausfertigung eines Protokolls kann verzichtet werden, wenn insgesamt weniger als 6 Starts durchgeführt werden.

Die Flächen 1 und 2 müssen hindernisfrei sein.	
Auf den Seitenstreifen 3 darf die Höhe der natürlichen Hindernisse max.	0,60 m betragen.
Max. zulässige Hindernishöhe " " " " " "	6,00 m
Max. zulässige Hindernishöhe " " " " " "	1,25 m
Max. zulässige Hindernishöhe " " " " " "	6,00 m

Maße in mm

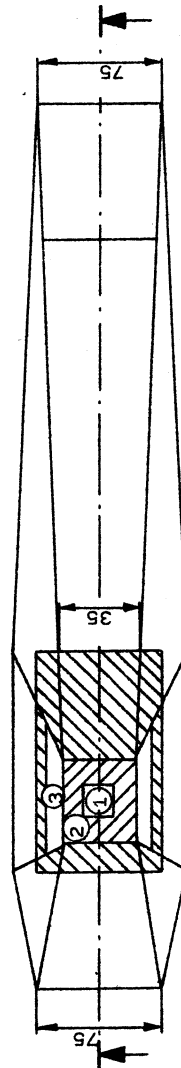
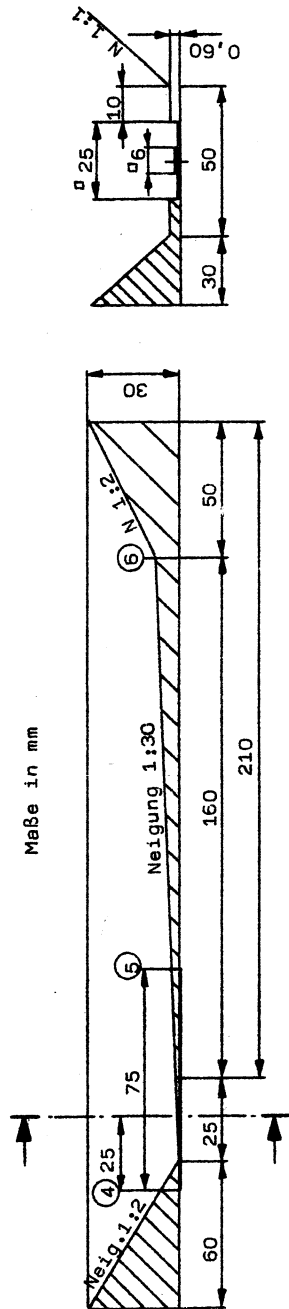


Abb. 008 Forderungen an APF für den Hubschrauber Ka-26

2.8.3. Markierung von GFP/AFP

Für die Kennzeichnung der Flugplatzgrenze und Erhaltung deren Wirksamkeit ist der den Flugplatz nutzende Lfz-Halter verantwortlich.

- Über bzw. bis an Flugplätze führende öffentliche Straßen und betrieblich-öffentliche Straßen sind an der Flugplatzgrenze durch Sperrschilde, wenn erforderlich durch zusätzliche Sicherungen (z. B. Sperrböcke, Schlagbäume oder Sicherungsposten) zu sperren.
- Sperrungen von öffentlichen Straßen sind mit den zuständigen örtlichen Staatsorganen und dem VPKA, von betrieblich-öffentlichen Straßen mit den Haltern bzw. Rechtsträgern, abzustimmen.

2.8.3.1. Markierung der SLB auf GFP

Die SLB ist mit mindestens 6 Fähnchen ohne Landezeichen zu markieren, wobei jeweils 2 Fähnchen am Beginn, in der Mitte und am Ende der zur Verfügung stehenden SLB aufzustellen sind (siehe Abb. 009) a = 30 m b = mind. 200 m

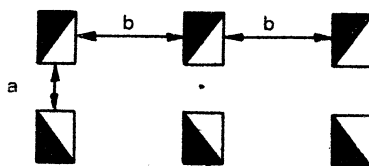


Abb. 009 Fähnchen

Werden vom GFP Arbeitsflüge durchgeführt, ist die SLB als AFP zu markieren.

2.8.3.2. Markierung der SLB auf AFP

Die SLB-Begrenzung ist durch rot-weiße Fähnchen oder rot-weiß-rote Gummikegel zumindest an ihren Eckpunkten zu markieren. Zusätzlich sind die Begrenzung des Landerechteckes durch ein Fähnchen bzw. einen Kegel sowie der Entscheidungspunkt durch zwei nebeneinanderstehende Fähnchen oder Kegel zu markieren.

- Der Abstand der Längenbegrenzungsfähnchen der SLB zur AFP/GFP-Begrenzung muß mindestens 10 m betragen.
- Unter Berücksichtigung der Hindernishöhe ist ein Sicherheitsabstand zwischen der öffentlichen bzw. betrieblich-öffentlichen Straße und der Begrenzung der SLB bzw. Ende der Freifläche entsprechend den Festlegungen des jeweiligen Lfz-Typs einzuhalten.
- In jedem Falle ist ein Sicherheitsabstand zwischen öffentlicher Straße und Streifen von 50 m einzuhalten.
- Bei avio-chemischem Flugbetrieb auf Flughäfen sowie anderen im Luftfahrtregister eingetragenen Flugplätzen ist in jedem Fall eine komplette Markierung der SLB und des Beladeplatzes gem. Abb. 010 vorzunehmen und dieses mit der für die Sicherung des Flugbetriebes zuständigen Stelle bzw. der Flugplatzleitung auf GST-Plätzen abzustimmen sowie anderen Flügen, die nicht als WAV-Flüge gelten.
Bei Übungs- und Schulflügen ist der Aufsetzpunkt durch ein Landezeichen zu markieren. Bei Nutzung o. g. Plätze nur als GFP kann eine Markierung entfallen.
- Die Landerichtung ist durch ein Landezeichen zu markieren.
Farbe des Landezeichens: orange ganzjährig bzw. weiß oder bei vorhandener Schneedecke rot.

Auf AFP ist es gestattet, die Landebahn nur durch Längsbalken des Landezeichens im Abstand von 10 m, gemessen vom Beginn der SLB auf der linken Seite, zur jeweiligen Landerichtung zu markieren.

Die Markierung von 2 Landerichtungen ist erlaubt, wenn

- a) auf dem AFP mit einem Lfz Flugbetrieb durchgeführt wird;
 - b) ein Wechsel der ursprünglich festgelegten Start- und Landerichtung nach vorheriger Absprache am Boden oder über Funk oder auf Grund eines vom Startleiter gegebenen optischen Zeichens mit entsprechenden Signalmitteln erfolgt;
 - c) anderen Lfz, die eine Landung beabsichtigen, durch optische Zeichen die vorgeschriebene Landerichtung angezeigt bzw. durch Funk übermittelt werden kann.
- Der seitliche Abstand der SLB zu Hochspannungsleitungen, Wäldern, Gebäuden, Hangkanten, Bergwänden, öffentlichen Straßen und Gewässern, gemessen vom äußeren Rand des Streifens, beträgt 50 m.
 - Der seitliche Abstand der SLB zu betrieblich-öffentlichen Straßen beträgt 20 m, gemessen vom äußeren Rand des Streifens. Bei Anwendung der Verkehrsregelung gem. Abschn. 2.8.1.5. kann der seitliche Abstand entfallen.
 - Hochwüchsige Getreidekulturen, nicht größer als 1 m angrenzend an den Streifen bzw. die Freifläche, gelten nicht als Flughindernis.
 - Der Entscheidungspunkt ist ein entfernungsmäßig fixierter Punkt an der seitlichen SLB-Begrenzung, der auf der Grundlage von Flugerprobungen je Flugzeugtyp festgelegt wurde.
Folgende Tätigkeiten sind durch den FF durchzuführen:
 - Kontrolle der Geschwindigkeitszunahme
 - Kontrolle von Ladedruck und TW-Drehzahl
 - Verhalten des Flugzeuges
 - Generelle Entscheidung über Weiterführung oder Abbruch des Starts ist zu treffen.

Aufbau und Kennzeichnung der Start- und Landebahn (SLB):

Mindestmaße für:	PZL-106A/BR	Z 37	M-18 (Abflugmasse > 4200 kg)	M-18A (Abflugmasse max. 4200 kg)
SLB-Länge normal	600 m	400 - 600 m	600 m	500 m
SLB-Länge für Fließstart	800 m	550 - 750 m	850 m	750 m
SLB-Breite bei Fließstart im Brigadeeinsatz	30 m	30 m	30 m	30 m
Landestrecke für Fließstart	200 m	150 m	250 m	250 m

- Für PZL-106 BR treffen diese Angaben bis zu einer Abflugmasse von 3200 kg zu. Erhöht sich die Abflugmasse, ist die SLB-Länge normal / Fließstart um 100 m zu erhöhen. Weitere Festlegungen s. LH 106 BR.
- Die 250, 200 bzw. 150 m Landestrecke beim Fließstartverfahren muß zur Startstrecke geradlinig verlaufen; ein Abwinkeln ist nicht gestattet.
- Bei getrennten Start- und Landebahnen dürfen die Abmessungen der Landebahn die Länge von 400 m nicht unterschreiten.
- Wird auf einem GFP/AFP der Start aufgrund eines größeren Anstieges der Abflugfläche ($\tan \alpha$), als es das zulässige Hindernisverhältnis vorschreibt, nur in eine Richtung erlaubt, dann ist eine Landung entgegen dem größeren ($\tan \alpha$) nur erlaubt, wenn $\tan \alpha$ 1:10 nicht überschreitet sowie die Landung ohne Nutzlast und mit zulässigem Rückenwind erfolgt.
- Die Markierung eines Entscheidungspunktes hat durch 2 nebeneinander gestellte Fähnchen oder Gummikegel zu erfolgen.

Der Abstand von der Startstelle beträgt für

Typ	Abstand
Z-37	250 m
PZL-106 A	300 m
M-18A	300 m

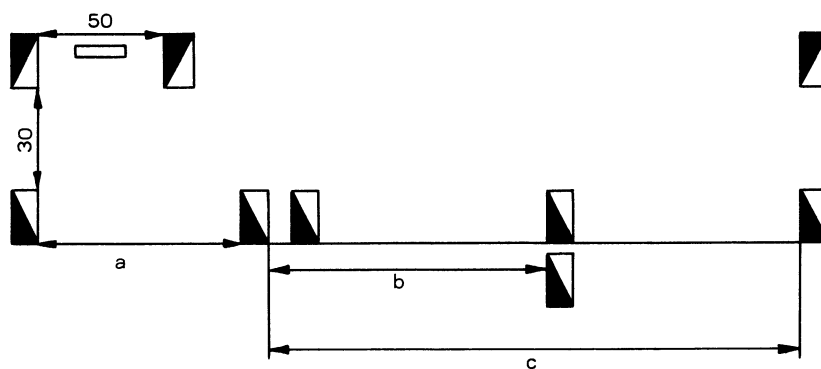
2.8.3.3. Brigadeeinsatz

Brigadeeinsatz Normal- und Fließstartverfahren ist auf AFP/GFP mit einer SLB-Breite von 30 m unter Einbehaltung folgender Festlegungen erlaubt:

- Die Länge der SLB beträgt $\geq$ 500 m.
- Die Anordnung der Abstellplätze der Luftfahrzeuge ist entsprechend den zulässigen Hindernisverhältnissen außerhalb der SLB gewährleistet.
- Es ist vom Kdt ein verantwortlicher Startleiter zu benennen.
- Die Landung eines Lfz kann erst erfolgen, wenn die SLB frei ist bzw. das startende Lfz abgehoben hat.
- Landungen entgegen der Startrichtung sind nicht erlaubt.
- Kann die SLB aus zwingenden Gründen unter Ausnutzung der zulässigen Hindernisabstände und Mindestanforderungen nicht weiter benutzt werden, ist der GFP oder ein geeigneter Ausweichflugplatz anzufliegen.

2.8.3.4. Aufsetzpunkt in der SLB

Landungen mit Starrflüglern können eigenverantwortlich auf einem vom LF ausgewählten Aufsetzpunkt innerhalb der SLB entsprechend Pkt. 2.8. FBH unter Beachtung der örtlichen meteorologischen Bedingungen und des Zustandes der SLB durchgeführt werden, wenn das Luftfahrzeug ohne Gefährdung der Flugsicherheit bis zum Ende der SLB gefahrlos zum Stillstand gebracht werden kann und eine Kontinuität in der Flugdurchführung erkennbar ist (gem. Festlegungen des LH des Typs).



Typ	a	b	c
Z-37	150m	250m	400m
PZL-106 A/BR	200m	300m	600m / 700m
M-18 A	250m	300m	500m/600 m

Abb. 010 Mindestmarkierung SLB

2.8.4. Beladeplatz.

Der Beladeplatz besteht aus dem Standplatz des Lfz, dem Standplatz und der Fahrbahn des Belade-
gerätes sowie dem Standplatz der Transportmittel mit Applikationsstoffen.
Der Standplatz der Transportmittel kann sich außerhalb des genehmigten AFP befinden.

2.8.4.1. Verantwortlichkeiten

Die Lage des Beladeplatzes und die Art der Markierung sind durch den Stationskommandanten zu
bestimmen.

Die Markierung ist durch den SM vorzunehmen.

2.8.4.2. Anforderungen

- Die Lage des Beladeplatzes ist wesentlich davon abhängig, von welcher Seite ein Lfz. beladen
werden kann, bestimmend sind die Gewährleistung der Sicherheit sowie die rationelle Arbeits-
durchführung.
- Die Fahrbahn der Beladegeräte (Kräne) zum Lfz. darf eine Steigung von 3 % bzw. ein Gefälle von
1 % nicht übersteigen. Sie muß die gegebene Radlast sicher tragen und in sich eben sein.
- Unbefestigte Beladeplätze dürfen jährlich nur bis zu 60 Fh genutzt werden.
- Auf unbefestigten Fahrbahnen sind bis zu einer Zuladung von 800 kg Spurtiefen bis 100 mm
zulässig. Bei Zuladungen > 800 kg sind Spurtiefen bis 50 mm zulässig. Tiefere Fahrspuren
sind zu befestigen bzw. es ist eine neue Fahrbahn auszuwählen.
- Befestigte Beladeplätze und Fahrbahnen sollen in ihrem Niveau mit der umgebenen Fläche
übereinstimmen. Die Übergänge zur unbefestigten Fläche sind geländegleich auszubilden und
ausreichend zu verdichten.
- Der Abstand der auf dem Beladeplatz befindlichen Beladegeräte, Transportmittel bzw. son-
stige Hindernisse zur seitlichen Begrenzung der SLB muß mindestens 20 m betragen.
- Werden Einzelspuren verlegt, so sind die Fahrspuren symmetrisch anzuordnen und dürfen die
Breite von 1 m nicht unterschreiten.
- Beim Aufbau des Beladeplatzes im Abstand > 20 m von der SLB-Begrenzung muß ein Mindestab-
stand zwischen Tragflügelrandbogen und Hindernis von 5 m eingehalten werden.
- Bei der Anlage der Beladeplätze sind die An- und Abfahrwege für Transportfahrzeuge zusätz-
lich zu berücksichtigen und festzulegen.

2.8.4.3. Markierung

Die Markierung der Rollrichtung und des Haltepunktes des Lfz sind durch Fahnen, Gummikegel
bzw. farbliche Kennzeichnung bei Betonflächen zu fixieren (s. Abb. 011).

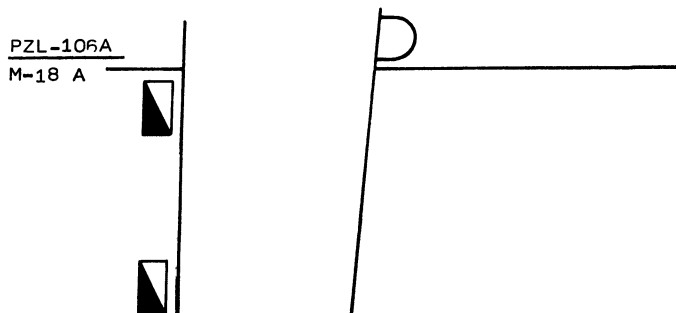
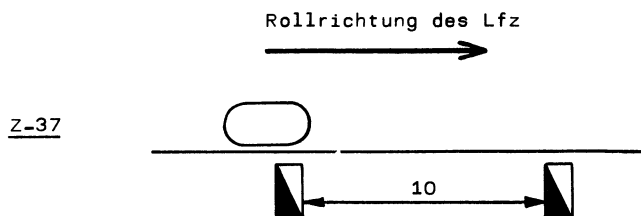


Abb. 011

2.8.5. Tankplatz

2.8.5.1. Verantwortlichkeit

Für den Aufbau und die Kennzeichnung des Tankplatzes ist der SM verantwortlich.

2.8.5.2. Anforderungen

- Der Straßentankwagen ist so aufzustellen, daß zur SLB ein Mindestabstand von 20 m gewährleistet ist.
- Der Tankplatz hat von Gebäuden, feuergefährdeten Stellen und Oberflächengewässern mindestens 25 m entfernt zu sein.
Die Möglichkeit des Einfließens von Kraftstoff in Oberflächengewässer ist auszuschließen.

2.8.5.3. Markierung

- Der Tankplatz ist durch mindestens 1 Hinweisschild auf dem Hauptzugangsweg zu kennzeichnen.
- Der Standplatz des Lfz zur Betankung ist durch ein Fähnchen zu markieren, das trifft nicht zu bei Rolleinweisung durch den SM.

2.8.6. AFP für Hubschrauber

2.8.6.1. Anforderungen

Bodenbeschaffenheit

- Für die Start- und Landefläche und Aufsetzfläche ist eine hindernisfreie, ausreichend ebene und tragfähige Oberfläche erforderlich, auf der Starts und Landungen ohne stärkere Aufwirbelung von Staub, Schnee etc. möglich sind.
- Für die übrige Flugplatzfläche muß die Oberfläche so eben und fest sein, daß Kfz, Geräte der Beladetechnik u. a. ohne Behinderung bewegt werden können.
- Die Bodenbeschaffenheit der Freifläche muß das Standvermögen des Hubschraubers auch bei ungünstigen Bedingungen gewährleisten.
- Der Bewuchs darf nicht höher als 25 cm sein.
- Pulverschnee muß wegen der Aufwirbelung festgewalzt sein.
- Ebene Eisflächen (nicht überfrorene Gewässer), die durch Spritz- oder Tauvorgänge entstanden, sind vor der Benutzung abzustumpfen.
- Schnee- oder Eisflächen mit Gefälle dürfen nicht als AFP benutzt werden.

Neigungen

- Die maximale Neigung des AFP darf 5 % betragen.
- Im Bereich des Abflugsektors darf der AFP max. 3,33 % ansteigen.
- Die Aufsetzfläche darf nicht geneigt sein.

Hindernisbeschränkungen in der Umgebung der Start- und Landefläche

- Abflugsektor:
 - . beginnt hinter der Start- und Landefläche in Startrichtung
 - . divergiert bis zu einer Breite von 75 m
 - . Gesamtlänge 210 m
 - . Abflugfläche wird durch die vertikale Projektion des Abflugsektors begrenzt und ist bis zu einer Länge von 160 m im Verhältnis 1:30 geneigt und anschließend im Verhältnis 1:2 geneigt bis zu einer Höhe von 30 m.
- Anflugsektor:
 - . beginnt vor der Start- und Landefläche
 - . divergiert bis zu einer Breite von 75 m
 - . die Anflugfläche wird durch die vertikale Projektion des Anflugsektors begrenzt und ist bis zu einer Länge von 60 m im Verhältnis 1 : 2 geneigt.

- seitliche Hindernisbeschränkung
 - . auf dem 10 m breiten Seitenstreifen, beginnend von der Start- und Landefläche, darf die Höhe der Hindernisse max. 0,60 m betragen;
 - . an den Seitenstreifen schließt sich die Übergangsfläche an, die im Verhältnis 1:1 geneigt ist und bis in eine Höhe von 30 m reicht.

2.8.6.2. Markierung

AFP:

- Die seitliche Begrenzung des Abflugsektors ist auf der AFP-Grenze durch zwei Fähnchen zu kennzeichnen.
- An Zufahrtswegen sind Sperrschilder aufzustellen.

Start- und Landefläche:

- Die Start- und Landefläche ist durch vier Fähnchen zu markieren.

Aufsetzfläche:

- Die Aufsetzfläche ist durch zwei Fähnchen oder durch eine sich farblich abzeichnende Fläche von 5 x 5 m zu kennzeichnen.
- Die Aufsetzfläche kann der Standplatz des HS für die Beladung, Betankung oder der Abstellplatz sein.

2.8.6.3. Begrenzter AFP

Bedingungen:

- Bodenbeschaffenheit und Neigung s. Abschnitt 2.8.6.1.
- Markierung der Aufsetzfläche s. Abschnitt 2.8.6.2.
- min. Abmessung der Start- und Landefläche ist der allseitig um 10 m erweiterte TS-Radius
- min. Abmessung der Aufsetzfläche 6 x 6 m
- max. Hindernishöhe 25 cm außer auf der Aufsetzfläche.

2.8.6.4. Brigadeeinsatz

Führt ein Hubschrauber Brigadeeinsatz mit einem anderen Luftfahrzeug auf einem AFP durch, ist eine zusätzliche Aufsetzfläche einzurichten. Diese Aufsetzfläche dient zum zeitweiligen Aufsetzen des Hubschraubers bei Blockierung der Aufsetzfläche bzw. des Beladeplatzes durch das andere Luftfahrzeug.

Die zweite Aufsetzfläche ist so anzulegen, daß der darauf abgesetzte Hubschrauber sich außerhalb der Hindernisbegrenzungsflächen des jeweils aufgebauten AFP's befindet, jedoch darf der Mindestabstand zwischen beiden Luftfahrzeugen den 2fachen Tragschraubendurchmesser des Hubschraubers nicht unterschreiten.

2.9.1. Allgemeine Bestimmungen zur Flugvorbereitung des Kdt

Mit Erhalt des Flugauftrages trägt der Kdt die Verantwortung für die Vorbereitung und Durchführung des Fluges.

Die Flugvorbereitung beinhaltet:

die Einholung der Flugwetterberatung - sowie der FS-Freigaben (kann durch den Kdt telefonisch vorgenommen werden).

- Die Flugwetterberatung darf nicht älter als zwei Stunden sein, ihre Gültigkeit muß bis nach der Landung gewährleistet sein.

die navigatorische Flugvorbereitung -

der Kdt hat sich über Flughindernisse, Sperrgebiete, gefährdete Flächen, Gewässer und Anlagen, Flugplätze und deren An- und Abflugsektoren sowie über Ausweich- und Notlandeplätze zu informieren (siehe NH)

die technische Flugvorbereitung -

für die Flugdurchführung ist eine Kraftstoffreserve aufzunehmen, die zusätzliche Flugzeiten in folgendem Umfang ermöglicht:

- bei Arbeitsflügen im Umkreis von 20 km zum AFP für mindestens 20 Minuten
- bei Arbeitsflügen mit Hubschraubern im Umkreis von 10 km zum AFP für mindestens 10 Minuten
- bei allen nicht gesondert aufgeführten Flügen für mindestens 30 Minuten.

Grundlage für die Berechnung der KS-Reserve ist die technisch verfügbare KS-Menge.

Bei der Übernahme des Lfz hat der Kdt im Beisein des SM die vorgeschriebene Kontrolle durchzuführen (s. LH).

Vor der schriftlichen Übernahme im Lfz-Tagebuch überzeugt sich der Kdt

- vom Vorhandensein des Eintragungs- und Zulassungsscheines sowie von der Gültigkeit der Luftfahrttauglichkeitsbescheinigung nach Zeit oder Flugstunden
- von der Erledigung der letzten im Lfz-Tagebuch eingetragenen Beanstandungen
- sowie von der Vollständigkeit der Dokumentation des Lfz.

die flugsicherungsmaßige Flugvorbereitung -

die zuständige Flugsicherungsstelle ist berechtigt, die Vorbereitung der Karte und den Navigationsplan zu kontrollieren.

2.9.2. Zusätzliche Festlegungen zur Flugvorbereitung des Kdt bei bestimmten Flügen2.9.2.1. Überführungsflüge

Vor Überführungsflügen mit einer Strecke von mehr als 50 km vom Startflugplatz ist ein Navigationsplan zu erarbeiten und eine Flugwetterberatung einzuholen.

Im Navigationsplan werden die ermittelten Werte der Streckenvorbereitung eingetragen. Der Navigationsplan wird nach Beendigung des Einsatzes zusammen mit dem Flugauftrag beim Aussteller des Flugauftrages abgegeben.

Bei OF bis zu einer Entfernung von 50 km kann das Ausfüllen des Navigationsplanes entfallen, das Einholen der Flugwetterberatung wird empfohlen. Kdt im ersten Einsatzjahr haben vor jedem OF die BWL in die Flugkarte einzuzeichnen.

2.9.2.2. Arbeitsflüge

Der Kdt ist dafür verantwortlich, daß folgende Voraussetzungen zur Durchführung von Arbeitsflügen erfüllt sind:

Allgemein:

Die organisatorischen Maßnahmen sind mit dem vom Auftraggeber bestimmten Einsatzleiter abgesprochen,

- die Erlaubnis der Flugsicherungsstelle muß vorliegen
- ein vollständig ausgerüsteter AFP mit markierter SLB, aufgebautem Beladeplatz.
Vor der Aufnahme des täglichen FB hat ein Besatzungsmitglied die zu benutzenden markierten Rollwege und die SLB zu kontrollieren
- das Hilfspersonal ist eingewiesen und belehrt
- Arbeitsflugkarte und Flugvorbereitung sind vorhanden
- die jeweils vorgeschriebenen Wettermindestbedingungen sind gegeben

- sind Arbeitsflüge in einer Entfernung von weniger als 5 km von der SLB eines militärischen Flugplatzes geplant, so hat der Stat.-Kdt zusätzlich zum allgemeinen Genehmigungsverfahren mit dem Kommandeur der dort stationierten fliegerischen Einheit am Vortag Maßnahmen zur Sicherstellung der Flüge festzulegen.
- das VPKA ist über den an diesem Tag benutzten AFP informiert.

Ausbringung von Applikationsstoffen

Für die Ausbringung von Applikationsstoffen ist die Anwendungstechnologie verbindlich. Die für Arbeitsflüge mit Applikationsstoffen geltenden max. Windgeschwindigkeiten sind in der Anwendungstechnologie festgelegt. Im Zweifelsfall ist die an der Bearbeitungsfläche gemessene Bodengeschwindigkeit verbindlich.

Applikation fester Stoffe:

- Dem Kdt und dem SM müssen die Aufwandmengen pro Hektar der einzelnen Arbeitsflächen bekannt sein.
- Es wird empfohlen, dem Signalisten Handzettel mit der Reihenfolge der zu bearbeitenden Flächen und mit den jeweiligen Arbeitsbreiten zu übergeben.

Applikation flüssiger Stoffe:

- Die Arbeitsflugkarten sind vom Einsatzleiter des Auftraggebers in doppelter Anzahl zur Verfügung zu stellen. Eine Arbeitsflugkarte erhält der Kdt, die zweite verbleibt auf dem AFP beim SM.
- Bearbeitungsflächen mit unzureichender Signalisierung dürfen nicht bearbeitet werden.
- Die Überprüfung der Applikationsanlage des Lfz durch eine Funktionsprobe hat an einer mit dem Einsatzleiter festgelegten Stelle auf dem AFP zu erfolgen. Durch geeignete Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, daß beim Umgang mit Applikationsstoffen außer der beabsichtigten Wirkung keine Gefahren für den Menschen bzw. Schäden an der Umwelt eintreten.

2.9.2.3. Werkstatt- und Prüfflüge

Die Freigabe zum Prüfflug erfolgt durch den schriftlichen Entscheid auf dem Flugprüfbericht eines "Prüfers für Luftfahrtgerät" bzw. zum WF durch den schriftlichen Entscheid eines dazu berechtigten Mitarbeiters.

Der mit der Flugprüfung beauftragte Kdt hat sich vor deren Durchführung über Umfang und Aufgabenstellung der Flugprüfung zu informieren.

Die Durchführung von WF/PF ist nur zwischen SA und SU gestattet.

Bei Bodenwindgeschwindigkeiten über 10 m/s sind Flüge zur Prüfung des Überziehverhaltens verboten. Für andere Flugprüfungen gelten die maximal zulässigen Windgeschwindigkeiten des entsprechenden Lfz-Typs. Der Kdt kann auf Grund zu hoher Windgeschwindigkeit oder zu starker Turbulenz Flugprüfungen ablehnen bzw. unterbrechen.

Nach Abschluß des Fluges ist der Flugprüfbericht auszufüllen. Mit der Bestätigung der Lufttüchtigkeit gibt der Kdt. bzw. der Flugprüfer das Lfz für den Einsatz frei.

Werkstatt- und Prüfflüge, bei denen Tiefflüge erforderlich sind, dürfen nicht in Höhe unter 50 m AGL durchgeführt werden. Werkstatt- und Prüfflüge sind innerhalb des Nahverkehrsbereiches durchzuführen. Die zuständige Flugsicherungsstelle kann bei der Festlegung des Luftraumes Ausnahmen zulassen.

Weitere Festlegungen über WF/PF siehe Abschnitt 2.10.1.4.

Werkstattflüge

Werkstattflüge sind durchzuführen, wenn der Nachweis der Lufttüchtigkeit oder ihres Fortbestehens nach Instandhaltungsmaßnahmen oder die Lokalisierung von Fehllursachen am Boden allein nicht möglich ist.

In Abhängigkeit von Art und Umfang der am Lfz ausgeführten Arbeiten hat die Durchführung der Werkstattflüge nach dem typengebundenen Programm zu erfolgen.

Werkstattflüge können von Kdt. ausgeführt werden, die im Besitz eines gültigen Erlaubnis-scheines sind.

Für Werkstattflüge gelten die für den Lfz-Typ festgelegten Wettermindestbedingungen. WF können als Prüfflüge im Rahmen der Nachprüfung anerkannt werden, wenn sie unter Einhaltung der Flugprogramme für Prüfflüge von einem Kdt., der im Besitz des "Ausweises für Prüfer für Luftfahrtgerät" ist, durchgeführt werden und keine wesentlichen Beanstandungen aufgetreten sind.

Die festgelegten Mindestflughöhen sind entsprechend Abschn. 2.11.3. einzuhalten. Der Flugprüfbericht über den WF ist in einem Exemplar durch den Kdt. anzufertigen.

Die Überprüfung der Funktion der Überziehwarnanlage (ÜZW) der Flugzeugtypen Z-37, PZL-106 A/AR/BR und M-18 A hat unter folgenden Bedingungen zu erfolgen:

- Das Überprüfen des Beginns der Überziehwarnung ist für alle Flugzeugführer erlaubt.
- Folgende Werte für den Beginn der Überziehwarnung sind verbindlich:

Z 37	70 ± 3 km/h
PZL-106 A/AR	90 ± 3 km/h
PZL-106 BR	100 ± 3 km/h
M-18 A	120 ± 5 km/h

Erfolgt die Überziehwarnung in dem o. g. Bereich, so ist die ÜZW funktionstüchtig. Ist das nicht der Fall, wird die Einstellung entsprechend vorgenommen und kontrolliert.

Für die M-18 A gilt das für die Flugzeuge, die mit der ÜZW der Z-37 ausgerüstet sind und der Fahrwerksschalter modifiziert wurde.

Überziehen von Luftfahrzeugen

Das Überziehen von Luftfahrzeugen im Rahmen der Prüfflugberechtigung ist erlaubt

- zum Zwecke der Einweisung im Rahmen der Ausbildung,
- zur Nachprüfung von Überziehwarnanlagen,
- zur Nachprüfung der Überzieheigenschaften von Luftfahrzeugen sowie
- zum Zwecke der Freigabe-, Stück- und Übernahmeprüfung.

Prüfflüge

Prüfflüge erfolgen im Rahmen der Freigabe-, Stück-, Übernahme- und Nachprüfung zum Nachweis der Lufttüchtigkeit oder ihres Fortbestehens. Die dafür eingesetzten verantwortlichen Luftfahrzeugführer müssen eine Prüffluggerechtigkeit besitzen (s. Abschn. Werkstattflüge und Abschnitt 9.1.3., Pkt. 6).

- Die Durchführung von Prüfflügen erfolgt auf der Grundlage von Prüfprogrammen.
- An Prüfflügen dürfen außer der Besatzung nur Personen teilnehmen, die zur Wahrnehmung der Prüfaufgaben erforderlich sind.
- Für Prüfflüge gelten die Wettermindestbedingungen gem. Abschn. 2.10.1.
- Die Flugprüfberichte über den Prüfflug sind in 3 Exemplaren durch den Flugprüfer anzufertigen.

2.9.2.4. Flüge auf internationalen Strecken

- Die Anmeldung der Flüge im internationalen Verkehr muß mindestens 24 Stunden vor dem Start erfolgen.
Das Ausfüllen des Flugplanes erfolgt mindestens 30 min vor dem Abflug.
Falls sich die vorgesehene Startzeit um 30 min oder mehr verzögert, ist der Flugplan zu berichtigen oder ein neuer Flugplan einzureichen bei gleichzeitiger Aufhebung des vorangegangenen.
- Bei der flugmeteorologischen Vorbereitung ist bei der für den Startflugplatz zuständigen FWW/FWN eine mündliche und schriftliche Flugwetterberatung einzuholen. Diese erstreckt sich bis zum vorgesehenen Landeflugplatz, wo eine neue Flugwetterberatung erfolgt, und bis zum vorgesehenen Ausweichflugplatz mit Angaben über die zu erwartenden Wetterbedingungen am Start-, Bestimmungs- und Ausweichflugplatz sowie auf der Flugstrecke.
- Die navigatorische Vorbereitung beinhaltet insbesondere
 - die Erarbeitung des Navigations- und Flugplanes für den Flug
 - das Studium der Landeverfahren, der Flugregeln und der Ausrüstung der Flugplätze sowie der in Frage kommenden Notam und Snowtam.
- Für jeden Flug ist im Flugplan ein Ausweichflugplatz, der für die Landung des jeweiligen Lfz-Typs geeignet ist, anzugeben.
Ausweichflugplatz kann auch der Startflugplatz sein.

Ausfüllen eines Flugplanes für internationale Flüge (s. NH)

Auf dem entsprechenden Flugplanvordruck werden vom Kdt nur die Zeilen ausgefüllt, die nicht mattiert sind.

Das Ausfüllen erfolgt in großen Druckbuchstaben, alle Zeiten werden in UTC angegeben. Die Festlegungen über verschiedene Zeiten (Sommer/Winter) in den betreffenden Ländern sind zu beachten.

2.9.3. Tätigkeiten des SM zur Vorbereitung des FB

Allgemeines:

Die Vorbereitung beginnt mit der Übernahme des Lfz von den Bewachungskräften, wobei eine Überprüfung der Plomben auf Unversehrtheit durchgeführt werden muß. Die Vorflugkontrolle, das Vorwärmen, Anlassen und Abbremsen der Triebwerke erfolgt nach der Betriebsvorschrift für den entsprechenden Lfz-Typ und den geltenden Arbeitsschutz- und Brandschutzordnungen.

Vorwärmen:

Während des Vorwärmens sind Betanken bzw. Arbeiten an der KS-Anlage verboten. Die Inbetriebnahme des Vorwärmgerätes hat auf der dem Wind abgekehrten Seite in einem Mindestabstand von 10 m zum Lfz zu erfolgen.

Anlassen und Abbremsen:

Das Anlassen, Warmlaufen und Abbremsen ist in Durchführung ihrer Arbeitsaufgaben nur Personen gestattet, die im Besitz einer dafür gültigen Erlaubnis sind.

Voraussetzungen für das Anlassen und Abbremsen sind:

- Vorflugkontrolle ist abgeschlossen
- Verankerungen gelöst
- alle Türen, Luken und Handlochdeckel sind geschlossen
- die für die Gefahrenbereiche des Lfz festgelegten Bedingungen sind erfüllt
- innerhalb der als AFP gekennzeichneten Fläche in weniger als 50 m Entfernung zum Lfz befinden sich keine Personen, die nicht am Arbeitsablauf beteiligt sind
- eine als Sicherungsposten eingewiesene Person steht im Sichtbereich des mit dem Anlassen bzw. Abbremsen Beauftragten seitlich des Lfz an einem Feuerlöscher
- die Freigabe zum Anlassen ist erteilt.

Die Kabine des Lfz darf während des TW-Laufes nicht verlassen werden.

- Die Hauptfahrwerksräder sind vor dem Anlassen mit Bremsklötzen zu blockieren, wenn
 - . sich das Flugzeug im umzäunten Luftfahrzeugabstellplatz befindet,
 - . ein Abbremsen des Triebwerkes erfolgt,
 - . der Untergrund keine ausreichende Standsicherheit bietet,
 - . die Drehzahl für das Warmlaufen des Triebwerkes überschritten wird, das trifft nicht zu, wenn eine Funktionsprobe des TW durch den Kdt erfolgt und sich das Flz dabei auf der SLB bzw. an der Vorstartlinie befindet.

Bei Hubschraubern ist das Anlassen nur zulässig, wenn auf und um den Startplatz alle Gegenstände, die vom Tragschraubenstrahl fortgerissen werden können, entfernt wurden. Das Abbremsen des Hubschraubers darf in der Standschwebe bis zu einer Höhe von 10 m AGL oder auf einem Fesselplatz durchgeführt werden. Auf Flugplätzen hat das Anlassen sowie Abbremsen auf besonders dafür gekennzeichneten oder von der für die Sicherung des FB zuständigen Stelle zugewiesenen Plätzen zu erfolgen.

Übergabe des Lfz an den Kdt

Der SM meldet dem Kdt die technische Einsatzbereitschaft des Lfz mit Angabe der vorhandenen KS- und SS-Menge im Lfz.
Die Übergabe erfolgt schriftlich im Lfz-Tagebuch.

2.9.3.1. Überführungsflüge

Der SM ist für die Zuladung der für den Flug- oder Arbeitsauftrag erforderlichen Ausrüstung verantwortlich. Umfang, Art und Anordnung im Lfz sind dem LH zu entnehmen. Bei Überführungsflügen über 50 km sind die Zubehöerteile mitzunehmen, die ein sicheres Abstellen des Lfz gewährleisten. Die Zuladung ist gegen Lageveränderung zu sichern. Die Mitnahme von höchstens 20 l KS oder SS ist erlaubt in einem gegen Verrutschen gesicherten bruch sicheren Behälter (Kanister).

2.9.3.2. Arbeitsflüge

Für die richtige Düseneinstellung der Applikationsanlage vor Arbeitsaufnahme und vor einem Wechsel der Aufwandmenge pro Hektar ist der SM verantwortlich.

2.9.4. Arbeiten nach FB-Ende

Die Übergabe des/der Lfz und der Stationsausrüstung an das Wachpersonal kann erfolgen, wenn

- das Lfz entsprechend den betrieblichen Festlegungen gesichert und verplombt ist und
- entsprechend Abschn. 8.6. verankert wurde.

2.9.4.1. Aufgaben des Kdt

- Abmeldung des FB bei dem zuständigen VPKA, nach Erfordernis bei Dispatcherstelle des BT oder ATCC Berlin.
- Der Kdt erfaßt die Tagesleistung, nimmt die entsprechenden Eintragungen im Arbeitsflugbuch und Journal über Flugausfallzeiten vor und erfüllt bei Notwendigkeit Aufgaben für die Flugvorbereitung des nächsten Flugtages.
- Im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten führt der Kdt selbständig oder gemeinsam mit dem Einsatzleiter Qualitätskontrollen auf den bearbeiteten Flächen durch.

2.9.4.2. Aufgaben des SM

- Der SM führt die Nachflugkontrolle entsprechend den Instandhaltungs- bzw. Wartungsvorschriften am Lfz sowie nach Notwendigkeit weitere Arbeiten am Lfz bzw. der Stationsausrüstung durch.
- Der SM führt das Tankbuch, das Lfz-Tagebuch und holt vom Kommandanten die Bestätigung der Arbeitszeit ein.

- Flüge nach Sichtflugregeln sind nur am Tage zulässig. Sie können von den Flugsicherungsstellen genehmigt werden
 - . in zivil nicht kontrollierten Lufträumen
 - . in zivil kontrollierten Lufträumen in und unterhalb der Flugfläche 2300 m auf Antrag des Lfz-Kdt.
- Das MfV kann für bestimmte Arten von Flügen in bestimmten Flugräumen abweichende Bestimmungen erlassen.
- Bei Flügen nach Sichtflugregeln sind die Lfz-Kdt. verantwortlich für die ständige Beobachtung des Luftraumes und für die Einhaltung der Sicherheitsabstände zu anderen Lfz und Bodenhindernissen. Die FS-Stellen sind berechtigt, auch bei Flügen nach Sichtflugregeln Flugweg, Flughöhe und Flugzeit vorzuschreiben.
- Starts und Landungen auf einem Flughafen sowie der Einflug in die Flughafenkontrollzone sind nach Sichtflugregeln bei einer Höhe der Hauptwolkenuntergrenze von weniger als 450 m oder bei einer Boden- oder Flugsicht von weniger als 5000 m nur zulässig, wenn der Flughafenkontrolldienst für den betreffenden Flug eine Freigabe für einen Sondersichtflug erteilt hat.

2.10.1. Wettermindestbedingungen bei Flügen nach VFR

2.10.1.1. Oberhalb 300 m über Grund oder Wasser innerhalb und außerhalb zivil kontrollierter Lufträume

- | | |
|--|--------------|
| - Flugsicht | mind. 8000 m |
| - waagerechter Abstand zu den Wolken | mind. 1500 m |
| - senkrechter Abstand zu den Wolken über und unter dem Lfz | mind. 300 m |

2.10.1.2. In und unterhalb 300 m über Grund oder Wasser im zivil kontrollierten Luftraum

- | | |
|--|--------------|
| - Flugsicht | mind. 5000 m |
| - waagerechter Abstand zu den Wolken | mind. 1500 m |
| - senkrechter Abstand zu den Wolken über dem Lfz | mind. 300 m |

2.10.1.3. In und unterhalb 300 m über Grund oder Wasser im zivil nicht kontrollierten Luftraum

- | | |
|--|------------|
| - Flugsicht für Flugzeuge | |
| 1500 m bei IAS von max. 180 km/h | |
| 3000 m bei IAS von 181 km/h bis 300 km/h | |
| 5000 m bei IAS größer 300 km/h | |
| - senkrechter Abstand zu den Wolken über dem Lfz | mind. 50 m |

Bei Flügen mit Hubschraubern

- | | |
|---|--------------|
| - Flugsicht | mind. 1000 m |
| - senkrechter Abstand zu den Wolken über dem Lfz. | mind. 50 m |

Bei Standschwebe mit Hubschraubern

- Ständige Bodensicht im Umkreis von mind. 500 m
- außerhalb von Wolken.

Zur Gewährleistung der Flugsicherheit in zivil nicht kontrollierten Lufträumen wird für Flugzeuge bis zu einer Startmasse von 5700 kg und Hubschrauber in und unterhalb 300 m über Grund oder Wasser eine Flugsicht von mindestens 3000 m festgelegt für:

- Ausbildungsflüge in der Grundausbildung bevor 50 % der Mindestflugzeit der praktischen Ausbildung realisiert sind und für Flüge, bei denen im Ausbildungsprogramm mindestens 3000 m Sicht gefordert werden.
- Flüge über Gewässer in einem Abstand von mehr als 1500 m vom Ufer oder von der Küste.
- Applikationsflüge über Wasserflächen bei einer Länge des Bearbeitungstreifens von mehr als 1500 m und einem Abstand von mehr als 50 m vom Ufer oder von der Küste.

Der senkrechte Abstand zu den Wolken über dem Lfz ist unabhängig vom Bedeckungsgrad auf die niedrigsten Wolken im Bereich der erforderlichen Flugsicht zu beziehen.

2.10.1.4. Festlegungen für bestimmte Flüge

Bezeichnung der Flüge	mind. Flugsicht	Wolkenuntergrenze
- Arbeitsflüge mit Flz	2000 m	
Arbeitsflüge mit Hubschraubern	1000 m	
- Überführungsflüge bis 50 km Entfernung	2000 m	
Überführungsflüge über 50 km Entfernung	3000 m	
Überführungsflüge mit HS bis 50 km Entfernung	1000 m	
Überführungsflüge mit HS über 50 km Entfernung	1500 m	
- Werkstattflüge	1500 m	50 m
- Prüfflüge	3000 m	210 m
- Testflüge	3000 m	200 m
- Dämmerungsflüge	3000 m	50 m

Zur Erhöhung der Flugsicherheit mit den Lfz-Typen PZL-106 und M-18 A ist das Wetterminimum 100/1500 m und 100/2000 m nur erlaubt, wenn ein funktionstüchtiger kreiselgestützter Kompaß im Lfz in Betrieb ist.

Ohne bzw. mit defektem Kreiselkompaß ist ein Wetterminimum von 100/3000 m einzuhalten.

Der senkrechte Abstand zu den Wolken über dem Lfz muß mindestens 50 m betragen, er ist unabhängig vom Bedeckungsgrad auf die niedrigsten Wolken im Bereich der erforderlichen Flugsicht zu beziehen.

Die Durchführung eines Fluges nach Sichtflugregeln über den Wolken ist nur zulässig bei einem Bedeckungsgrad aller unter dem Lfz befindlichen Wolken von weniger als vier Achteln, wenn eine Fortsetzung der Navigation nach Sichtorientierung ohne Schwierigkeiten möglich ist.

2.11.1. Allgemeine Bestimmungen

- Die Lfz dürfen die Mindestflughöhen nur in dem Umfange unterschreiten, wie dies zur Durchführung von Starts, Landungen und Arbeitsflügen erforderlich ist, damit eine unnötige Gefährdung von Personen und Sachen im Falle einer Notlandung sowie eine unnötige Lärmbelastigung vermieden werden. Bei Anwendbarkeit mehrerer Bestimmungen ist der jeweils höchste Wert der Mindestflughöhe verbindlich.
- Lfz mit einem TW sind Flüge über Wasser ohne Seenotrüstung nur in solcher Höhe und Entfernung vom Ufer erlaubt, daß das Ufer im Gleitflug erreicht werden kann.
- Das Unterfliegen von Brücken und anderen Baulichkeiten ist grundsätzlich verboten.
- Bei Flügen nach Sichtflugregeln sind folgende Mindestflughöhen verbindlich:
 - . über geschlossenen Ortschaften und Menschenansammlungen 300 m über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 m um das Lfz
 - . außerhalb geschlossener Ortschaften und Menschenansammlungen 150 m über Grund oder Wasser bzw. über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 m um das Lfz.
- Bei Flügen für die Flughöhen angewiesen werden, die das Einhalten der Mindestflughöhe nicht zulassen, gilt ein seitlicher Mindestabstand von 100 m zu Ortschaften und Menschenansammlungen im Freien und von 30 m zu Flughindernissen. Das gilt nicht bei Arbeitsflügen und bei Ausbildungsflügen, für die geringere seitliche Mindestabstände zugelassen sind.
- Beim Überfliegen von Hochspannungsfreileitungen (110 kV und mehr), Bohrtürmen und Feldstationen für Erdöl/Erdgas ist eine Mindestflughöhe von 10 m erforderlich. Zur Einhaltung der Mindestflughöhe beim Überfliegen von Hochspannungsleitungen ist das Überschreiten von 50 m AGL gestattet.

2.11.2. Überführungs- und Arbeitsflüge

- a) 1 m - bei Applikationsflügen über:
 - . Kulturen oder Flughindernissen mit einer Höhe von weniger als 5 m;
 - . öffentlichen Straßen mit Verkehrsregelungen an den betreffenden Straßenabschnitten oder bei geringer Verkehrsdichte, wenn die Straße beim Applikationsflug oder vom Startpunkt mindestens je 300 m nach links und rechts einzusehen ist.
- b) 3 m - bei Applikationsflügen über:
 - . Kulturen oder Flughindernissen mit einer Höhe von mehr als 5 m außer Buchstabe c) zweiter Kommandostrich;
 - . Wasserflächen mit einer Ausdehnung von weniger als 500 m in Flugrichtung oder bei einem seitlichen Abstand vom Ufer oder von der Küste von weniger als 50 m;
 - . Wasserflächen, bei denen die Flughöhe nach Bojen oder Booten geschätzt werden kann;
 - . öffentlichen Straßen mit Verkehrsregelung an den betreffenden Straßenabschnitten.
- c) 10 m - bei Applikationsflügen über Wasserflächen mit einer Ausdehnung von mehr als 500 m in Flugrichtung oder bei einem seitlichen Abstand von mehr als 50 m vom Ufer oder von der Küste, wenn die Flughöhe nicht nach Bojen oder Booten geschätzt werden kann. Diese Flughöhe ist nur gestattet, wenn die Lfz mit Funkhöhenmesser, künstlichem Horizont und Variometer ausgerüstet sind.
 - . Überfliegen von Hochspannungsleitungen 110 KV und mehr;
 - . beim Überfliegen von Personen, Großnutztieren oder Fahrzeugen. Das Ausbringen von Applikationsstoffen ist dabei nicht gestattet, außer bei Signalisten, wenn sie mit einer vorgeschriebenen Arbeitsschutzbekleidung ausgerüstet sind;
 - . beim Überfliegen von öffentlichen oder betrieblich öffentlichen Straßen ohne Verkehrsregelung an den betreffenden Straßenabschnitten oder Eisenbahnlinien.
- d) 20 m - bei Applikationsflügen über Wasserflächen mit einer Ausdehnung von mehr als 500 m in Flugrichtung und in einem Abstand von mehr als 50 m vom Ufer oder von der Küste, wenn die Flughöhe nach dem auf das Niveau der Wasserfläche eingestellten Höhenmesser überprüft werden muß und das Lfz mit künstlichem Horizont und Variometer ausgerüstet ist.

- e) 30 m - bei Applikationsflügen und dazu gehörigen Überführungsflügen im Arbeitsgebiet über Menschenansammlungen im Freien oder Ortschaften.
Das Überfliegen von Menschenansammlungen im Freien oder Ortschaften ist nur erlaubt, wenn eine andere Flugtaktik nicht möglich ist.
- f) 50 m - bei Überflügen auf örtlichen Verbindungslinien.

Bei Applikationsflügen sind die in der Anwendungstechnologie festgelegten Flughöhen einzuhalten.

2.11.3. Werkstatt- und Prüfflüge

Für Werkstatt- und Prüfflüge sind folgende Mindestflughöhen verbindlich:

- bei Überprüfung des Flugverhaltens und der Flugeigenschaften sowie der Absolvierung des Kurzprogramms zur Überprüfung der Funktion der Überziehwarnanlage nach Servicedurchsichten 400 m AGL
- bei Überprüfung des Überziehverhaltens 500 m AGL
- bei Überprüfung der Flug- bzw. Triebwerksleistungen sowie Steuerbarkeit und Trimmung um die x-, y-, z-Achse 150 m AGL
- bei Überprüfung der Flug- bzw. Triebwerksüberwachungsgeräte sowie der Parameter für Arbeitsflugregime 50 m AGL
- bei Überprüfung des Verhaltens der Hubschrauber im Autorotationsflug 300 m AGL.
- ist das Programm eines Werkstattfluges auf eine Standschwebe reduziert 5 m AGL.

2.12.1. Applikationsflüge

Der seitliche Mindestabstand zu Flughindernissen

- 10 m . bei Applikationsflügen einschließlich Sink- und Steigflug

Bei Applikationsflügen sind die in den Awt festgelegten seitlichen Mindestabstände zu Kulturen und Objekten einzuhalten.

- 30 m . zu Menschenansammlungen oder Ortschaften
 - . zu Hochspannungsfreileitungen ≤ 110 kV
 - . zu Umgrenzungen von Bohrtürmen und Feldstationen für Erdöl/Erdgas
 - . zu Funktürmen und funktechnischen Übertragungsanlagen
 - . zu Verankerungspunkten seitlich abgespannter Hindernisse mit einer Höhe über 50 m
 - . und bei allen nicht gesondert aufgeführten Flügen.

2.12.2. Hangneigung

Applikationsflüge parallel zu Überhängen sind an Hanglagen bis zu maximal 45° Neigung zulässig.

Dämmerungsflüge sind Flüge im Zeitraum von 30 min vor Sonnenaufgang bis 30 min nach Sonnenuntergang.

Dämmerungsflüge sind bei der Durchführung von Dienstleistungsflügen gestattet:

- für Lfz-Führer, die dazu ausgebildet sind,
- mit Flugzeugen bis zu einer Startmasse von 5700 kg,
- mit Hubschraubern,
- bei einer Flugsicht von mind. 3000 m und einem senkrechten Abstand von mind. 50 m zu den Wolken über dem Lfz bis zu einer Flughöhe von max. 300 m über Grund,
- im Umkreis von 50 km vom Startflugplatz,
- bei Überführungsflügen von GFP zu AFP und umgekehrt.
- Kdt. von Luftfahrzeugen mit einer Einsatzerfahrung als Kdt. im AF bis zu einem Jahr dürfen nach Sonnenuntergang keine Dämmerungsflüge durchführen.
- Als Sonnenauf- und -untergangszeit gilt die in der entsprechenden Tabelle des NH festgelegte Zeit unter Beachtung der Lage des Einsatzgebietes bzw. des Flugraumes. Dabei werden von 15° östlicher Länge (Görlitz) ausgehend je Meridian 4 min plus bzw. minus berechnet.

- 3.1. Allgemeine Festlegungen
 - 3.1.1. Ausweichregeln
- 3.2. Rollen
 - 3.2.1. Allgemeine Bestimmungen
 - 3.2.2. Rollen mit Hubschrauber
 - 3.2.3. Rollen im Werftbereich
- 3.3. Flugphasen
 - 3.3.1. Start
 - 3.3.2. Steigflug
 - 3.3.3. Kurvenflug
 - 3.3.4. Landeanflug
 - 3.3.5. Landung
 - 3.3.6. Standschwebe für Hubschrauber
- 3.4. Durchführung von Überführungsflügen
 - 3.4.1. Allgemeine Festlegungen
 - 3.4.2. Anflug von AFP/GFP
 - 3.4.3. Anflug von Flughäfen und Flugplätzen
 - 3.4.4. Flug auf der Strecke
 - 3.4.5. Flug auf internationalen Strecken
- 3.5. Durchführung von Arbeitsflügen
 - 3.5.1. Allgemeine Bestimmungen
 - 3.5.2. Anflug der Bearbeitungsfläche
 - 3.5.3. Orientierungsflug
 - 3.5.4. Arbeitsdurchflug
 - 3.5.5. Arbeitsflugkurve
 - 3.5.6. Zusätzliche Festlegungen bei Arbeitsflügen über Parkanlagen, Weinbergen, Wasser und den Transitstrecken
 - 3.5.7. Zusätzliche Festlegungen bei AF mit flüssigen Applikationsstoffen
 - 3.5.8. Löschflüge
- 3.6. Besonderheiten bei der Flugdurchführung
 - 3.6.1. Staatsgrenze
 - 3.6.2. Hügliges und gebirgiges Gelände
 - 3.6.3. Jahreszeitliche Besonderheiten
 - 3.6.4. Flüge in der Flughafenkontrollzone
- 3.7. Besondere Flüge
 - 3.7.1. Übernahmeflüge
 - 3.7.2. Versuchsflüge
 - 3.7.3. Schulflüge
 - 3.7.4. Verbandsflug
 - 3.7.5. Überführungsflüge mit SM
- 3.8. Flugzeitregelung
 - 3.8.1. Flugzeiten und Starts
 - 3.8.2. Pflichtruhezeiten
 - 3.8.3. Arbeitszeitregelung

Das Luftfahrtpersonal und andere an der Durchführung des Flugbetriebes beteiligte Personen haben sich so zu verhalten, daß Personen und Sachwerte nicht gefährdet oder geschädigt werden können, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr stets gewährleistet sind und Personen nicht mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt werden.

- Der körperliche und geistige Zustand des Luftfahrtpersonals muß dessen völlige Einsatzfähigkeit gewährleisten. Jeder, der zum Luftfahrtpersonal gehört, darf bei Antritt seines Dienstes nicht unter Einfluß von Alkohol stehen oder durch den Einfluß anderer berauschender oder sonstiger die Reaktionsfähigkeit herabsetzender Mittel in seiner Dienstausbübung behindert sein.
- Das Überfliegen der Staatsgrenze der Deutschen Demokratischen Republik ist nur in den festgelegten Luftstraßen und Flughöhen nach Erteilung der staatlichen Ein- und Überflugsgenehmigung sowie mit Zustimmung der zuständigen Flugsicherungsstelle erlaubt. Luftfahrzeuge ohne Funkausrüstung haben die Grenze eines Fluginformationsgebietes laut Flugplan und in der vom Flugsicherungsdienst festgelegten Flughöhe zu überfliegen. Diese getroffenen Festlegungen gelten auch in Fällen von Luftnot, sofern nicht die zuständige Flugsicherungsstelle eine abweichende Genehmigung erteilt.
- Luftfahrzeuge, die über dem Staatsgebiet der Deutschen Demokratischen Republik ohne staatliche Genehmigung fliegen oder die laut gültigem Flugplan freigegebenen Flugstrecken und -höhen nicht einhalten oder Weisungen der Flugsicherungsstellen nicht ausführen, gelten als Verletzer des Luftraumes. Ihre Sicherheit ist nicht gewährleistet; sie können von den Organen der Landesverteidigung zur Landung gezwungen werden (Anlage 4). Bei Nichtbefolgung der Landeaufforderung kann entsprechend den Bestimmungen der Organe der Landesverteidigung die Anwendung bewaffneter Gewalt erfolgen.
- Bei der Durchführung des Flugbetriebes muß der Kommandantsitz des Lfz durch ein dafür berechtigtes Besatzungsmitglied besetzt sein.
- Flugveranstaltungen, Werbeflüge, Abwerfen von Gegenständen, Such- und Rettungsflüge und Verbandsflüge bedürfen der Genehmigung durch das MfV. Für das Abwerfen von Gegenständen ist außerdem vor Antragstellung an das MfV die Zustimmung der zuständigen Bezirksbehörde der VP einzuholen.
- Ohne Genehmigung des MfV dürfen während des Fluges keine fotografischen Aufnahmen, Skizzen oder Zeichnungen angefertigt werden.
- Jedes im Fluge oder auf den Flugbetriebsflächen eines Flugplatzes in Betrieb befindliche Lfz hat während des Zeitraumes zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sowie am Tage bei einer Bodensicht von weniger als 2000 m Lichter zu führen.
- Bei besonderen Beobachtungen während des Fluges, wie Waldbrände, Notsignale usw. ist unmittelbar nach der Landung die nächste Dienststelle der Deutschen Volkspolizei zu verständigen. Bei Lfz mit Funkausrüstung sind entsprechende Meldungen abzusetzen, soweit Funkverbindung im Rahmen des genehmigten Flugprogrammes hergestellt werden kann.
- Der Abbruch des Fluges und die Rückkehr zum Startflugplatz oder die Unterbrechung des Fluges und die Landung auf einer bestätigten Flugbetriebsfläche sind erlaubt, wenn es der Kdt für erforderlich hält, zur Rettung von Menschenleben seine Meldung innerhalb kürzester Zeit abzusetzen. Für Hubschrauber ist es zu diesem Zweck gestattet, in der Nähe günstig gelegener Nachrichtenverbindungen zu landen. Die Einhaltung der für die zivile Luftfahrt geltenden Rechtsvorschriften und innerdienstlichen Bestimmungen muß dabei gewährleistet sein. Bei Landungen außerhalb des für den Flug geplanten Landeplatzes sind die zuständigen Flugsicherungsstellen unverzüglich über Landung und Start zu informieren.
- Das Durchfliegen von Luftsperrgebieten ist verboten. Gebiete mit Flugbeschränkungen dürfen nur entsprechend der veröffentlichten Bedingungen oder mit Genehmigung der zuständigen Flugsicherungs-Kontrollstelle durchfliegen werden.
- Für die Durchführung von Flügen ist der Flugauftrag verbindlich.
- Abweichungen vom Flugauftrag sind nur zulässig, wenn eine Gefährdung der Flugsicherheit zu erwarten oder eingetreten ist, wenn der Gesundheitszustand von Besatzung und Passagieren dies erfordert oder zur Rettung von Menschenleben. Die zuständigen Flugsicherungsstellen sind in diesen Fällen unverzüglich zu informieren. Auf der Grundlage der Melde- und Untersuchungsordnung (MUO) ist Meldung zu erstatten.
- Beim Flug im unkontrollierten Luftraum sind Flugplätze, auf denen keine Landung beabsichtigt ist und zu denen keine Funkverbindung besteht, in einer Mindestentfernung von 5000 m mit besonderer Aufmerksamkeit zu umfliegen, sofern keine Absprachen mit der jeweiligen Flugleitung erfolgten.
- Bei Frontgewitter ist die Flugdurchführung rechtzeitig zu beenden. Das Durchfliegen einer Gewitterfront ist verboten.
- Örtliche Gewitter können je nach Einschätzung des Kdt entgegen der Zugrichtung umflogen werden.

3.1.1. Ausweichregeln

- Nähern sich Lfz auf Gegenkurs und es besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes, so haben sie ihre Flugrichtung nach rechts zu ändern.
- Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Lfz in annähernd gleicher Höhe, so hat das von links kommende Lfz auszuweichen.
Es gelten jedoch folgende Ausnahmen:
 - . Lfz mit Antrieb, die schwerer als Luft sind, müssen Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballonen ausweichen
 - . Luftschiffe haben Segelflugzeugen und Ballonen auszuweichen
 - . Segelflugzeuge haben Ballonen auszuweichen
 - . Luftfahrzeuge mit Antrieb müssen Lfz ausweichen, die andere Lfz oder Gegenstände schleppen
 - . Lfz mit Antrieb und Segelflugzeuge müssen Fallschirmen ausweichen.
- Ist das TW eines Motorseglers nicht in Betrieb, gilt er bei der Anwendung der Ausweichregeln als Segelflugzeug.
- Ein Lfz überholt ein anderes, wenn seine Längsachse mit der des vor ihm fliegenden Lfz einen Winkel von weniger als 70° bildet und seine Geschwindigkeit entsprechend größer ist. Das Überholende Lfz hat, ob im Steig-, Sink- oder Horizontalflug, dem anderen Lfz durch Änderung seines Kurses nach rechts auszuweichen.
- Ein im Flug oder auf der Flugbetriebsfläche befindliches Lfz hat anderen Lfz auszuweichen, die landen oder sich im Endanflug zur Landung befinden.
- Befinden sich mehrere Lfz, die schwerer als Luft sind, im Landeanflug, so hat das höher fliegende Lfz dem tiefer fliegenden Lfz auszuweichen. Ein tiefer fliegendes Lfz darf jedoch ein höher fliegendes Lfz dabei nicht unterfliegen oder überholen. Landeanflugverfahren dürfen nicht eigenmächtig verkürzt werden, um den Vorrang zur Landung zu erzwingen.
- Einem Lfz, das erkennbar zur Landung gezwungen ist, muß ausgewichen werden.

3.2.1. Allgemeine Bestimmungen

- Das Rollen ist in Erfüllung ihrer Dienstaufgaben nur Personen gestattet, die im Besitz einer gültigen Erlaubnis sind.
Mit der Übernahme dieser Aufgabe trägt der Rollende die Verantwortung.
- Das Rollen ist nur nach Erteilung der Freigabe erlaubt.
Ist der vorgesehene oder angewiesene Rollweg durch Rollmarkierung gekennzeichnet, sind diese für den Rollweg bestimmend, wenn nicht abweichende Weisungen erteilt werden. Wird der SM vom Stationskommandanten mit dem Rollen beauftragt, ist der Stationskommandant für die Erteilung von Freigaben und Weisungen verantwortlich. Er kann diese Aufgabe an dazu Berechtigte übertragen.
- Die Rollgeschwindigkeit ist so zu wählen, daß in Einschätzung der Bedingungen möglichen Gefahren ausgewichen bzw. das Lfz ohne Gefahr rechtzeitig angehalten werden kann. Bei einer Entfernung von weniger als 10 m zu einem Hindernis ist Schrittgeschwindigkeit zu rollen. Die Annäherung auf Minimalabstand Flugzeuge 2 m, Hubschrauber 10 m ist nur mit Rollmarkierung bzw. mit Weisungen über Funk oder Einwinkzeichen gestattet.
- Kreuzen sich die Richtungen zweier Lfz beim Rollen, so hat das von rechts kommende Lfz Vorrang.
- Begegnen sich zwei Lfz beim Rollen, so ist die Rollgeschwindigkeit zu vermindern und nach rechts auszuweichen. Zwischen den Tragflächenrandbogen bzw. Rotorkreisen der beiden Lfz ist ein Abstand von mindestens 10 m einzuhalten.
- Das Überqueren der SLB bedarf der Freigabe der zuständigen Dienste.
- Das Rollen ist erlaubt, wenn das Lfz dafür vorbereitet ist.

3.2.2. Rollen mit Hubschrauber

Das Rollen des Hubschraubers ist nur auf ebenem und genügend festem Untergrund erlaubt, der keine Schwingungen des Hubschraubers hervorruft. Der Abstand von den Enden der Rotorblätter bis zu den Hindernissen muß mindestens 10 m betragen. Ein Unterschreiten dieses Abstandes auf minimal 5 m ist nur mit fester Rollmarkierung oder Einweisung erlaubt. Die Rollgeschwindigkeit darf 20 km/h nicht überschreiten. Gestattet die Bodenbeschaffenheit nicht das Rollen, dürfen Flugbewegungen in Höhen von 5 bis 20 m über Grund durchgeführt werden.

3.2.3. Rollen im Werftbereich

Zum Anlassen, Rollen und Kompensieren in Verantwortung der Werften ist ein schriftlicher Auftrag notwendig.
Dieser wird vom Werftleiter analog des Flugauftrages erteilt (siehe Abschn. 2.4.2.1.).

3.3.1. Start

Der Start darf erst erfolgen, wenn

- der Start erlaubt ist, sich das Lfz in der Startposition befindet und die Startvorbereitungen abgeschlossen sind
- die Startfreigabe erteilt wurde, außer bei Überführungsflügen vom GFP oder AFP
- die im Flughandbuch des Lfz-Typs festgelegten Parameter und Konfiguration für den Start gegeben sind
- alle an Bord befindlichen Personen angeschnallt sind
- der Luftfahrzeugführer sich überzeugt hat, daß alle Ruder freigängig sind.

Der Start vom Beladepplatz aus ist zulässig, wenn der AFP für diese Verfahrensweise eingerichtet ist

- Der Startvorgang ist in 15 m AGL abgeschlossen.
- Hubschrauber haben vor dem ersten Start bei FB-Beginn, nach jeder Tankpause und nach FB-Unterbrechung > 1 Stunde eine Kontrollstandschwebel durchzuführen.

Der Start ist verboten, wenn

- ein anderes Lfz durchstartet
- voraus auf der SLB sich andere Lfz oder Hindernisse befinden
- die festgelegten Wettermindestbedingungen unterschritten sind
- die Oberfläche des Lfz mit Eisablagerungen oder Schnee bedeckt sind
- die Startmasse oder die zulässige Schwerpunktlage überschritten sind
- gefährliche Wettererscheinungen die Sicherheit des Starts gefährden.

Achtung! Bei Starts und Landungen mit Rückenwind darf die Rückenwindkomponente für Flugzeuge 2 m/s nicht überschreiten.

3.3.2. Steigflug

- Der Steigflug beginnt nach Beendigung des Starts in 15 m AGL und endet mit dem Übergang in den Horizontalflug.
- Nach dem Start ist bis zu einer Mindestflughöhe von 30 m AGL die Startrichtung einzuhalten. Nach dem Start ist die zur Erfüllung des Flug- bzw. Arbeitsauftrages vorgesehene Flughöhe einzunehmen.
- Start und Steigen haben entsprechend dem LH für den jeweiligen Lfz-Typ zu erfolgen.

3.3.3. Kurvenflug

- Max. zulässige Querneigung im Kurvenflug bei Flugzeugen mit künstlichem Horizont

Mindestflughöhe	zulässige Querneigung
10 m	bis 30°
20 m	bis 45°

bei Flugzeugen ohne künstlichen Horizont

10 m	bis 15°
20 m	bis 30°

- In Flughöhen oberhalb 500 m ist die lt. LH festgelegte max. Querneigung zulässig.
 - Werden vom Lfz-Hersteller für den Betrieb der Flugzeuge geringere Querneigungen festgelegt, gelten diese.
 - Für die Durchführung des Kurvenfluges gelten für Hubschrauber folgende Werte:
- | Mindestflughöhe | zulässige Querneigung |
|-----------------|-----------------------|
| 5 m | bis 10° |
| 10 m | bis 30° |
| 20 m | bis 45° |

Sind vom Hersteller für den Betrieb des Hubschraubers geringere Querneigungen in der jeweiligen Betriebsvorschrift festgelegt, so gelten diese.

3.3.4. Landeanflug

Der Landeanflug kann nach dem Einnehmen der Landerichtung und der Landekonfiguration des Lfz begonnen werden; er ist geradlinig auf einer Sinkflugbahn durchzuführen und oberhalb 15 m AGL einzuleiten.

Beim Anflug auf Flughäfen sind zu melden (beim Sichtanflug):

- Standort des Lfz querab vom Aufsetzpunkt bzw. 3. Kurve Bereitschaft
- Übergang zum Endanflug (kurze Gerade, Landebereitschaft)

3.3.5. Landung

- Die Landung darf erst erfolgen nach Erteilung der Landefreigabe und Vorhandensein der für den entsprechenden Lfz-Typ festgelegten Landekonfiguration.
- Wird die Landung nicht flugsicherungsmäßig gesichert, so landet der Lfz-Führer eigenverantwortlich auf einem von ihm aus der Luft ausgewählten Aufsetzpunkt. Die Festlegungen des Abschn. 3.4.2. sind zu beachten.
- Vor der Landung sind die meteorologischen Verhältnisse, speziell Windrichtung und Windstärke, unter Zuhilfenahme geeigneter Mittel einzuschätzen.
- Die Landung erfolgt in der Regel gegen den Wind. Die für das Lfz zulässige Seitenwindkomponente und Windgeschwindigkeit sind nicht zu überschreiten.

3.3.6. Standschwebe für Hubschrauber

- Der Mindestabstand zu Hindernissen beträgt 10 m.
Die Annäherung auf Minimalabstand hat nur mit Einweisung zu erfolgen.
- Bei Starts und Landungen von Hubschraubern außerhalb von Start- und Landebahnen muß der seitliche Mindestabstand betragen:

. zu abgestellten Hubschraubern	1	Tragschraubendurchmesser
. zu abgestellten Motorflugzeugen	2	- " -
. zu abgestellten Segelflugzeugen	3	- " -

Dabei sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- . Die abgestellten Lfz müssen gegen Wegrollen, selbständiges Anheben oder Losrütteln gesichert sein.
- . Die Start- und Landefläche muß frei von Gegenständen sein, die durch den Tragschraubenstrahl erfaßt werden und zu Gefährdungen oder Beschädigungen führen können.
- . Bei abgestellten Hubschraubern müssen die Tragschraubenblätter angebunden sein.
- . Ist die Sicherung der Lfz bzw. das Verzurren der Tragschraubenblätter nicht erfüllt oder kann nicht exakt überprüft werden, so ist der Mindestabstand um einen Tragschraubendurchmesser zu vergrößern.
- . Bei einer Unvermeidbarkeit des Überfluges abgestellter Lfz bei Start und Landungen von Hubschraubern ist eine Flughöhe von mindestens 30 m über dem Hindernis einzuhalten.

3.4.1. Allgemeine Festlegungen

- Alle ÜF müssen entsprechend Abschn. 10.5. angemeldet und genehmigt sein.
- Die ÜF muß auf dem Flugauftrag erlaubt sein.
- Die Vorbereitungen entsprechend Abschn. 2.9.2.1. müssen abgeschlossen sein.

3.4.2. Anflug von AFP/GFP

AFP/GFP ohne Flugbetrieb:

Mit Erreichen des AFP/GFP ist dieser in Landerichtung oder mit Landegegenkurs in einer Mindestflughöhe von 3 m zu überfliegen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand und der Hindernisfreiheit der SLB zu überzeugen.

Die Landung ist erlaubt, wenn

- der Kdt im Besitz einer gültigen Genehmigung für den AFP/GFP ist bzw. diese am vorgesehenen Landeflugplatz vorliegt oder
- die SLB entsprechend dem Abschn. 2.8.3. gekennzeichnet ist oder
- vom Startleiter der Landevorgang gesichert wird.

Kann die Landung nicht durch den Startleiter gesichert werden, so muß dem Kdt der AFP/GFP durch Besichtigung oder durch von ihm auf diesem Flugplatz durchgeführten FB bekannt sein. Hubschrauberführer sind berechtigt, die Landestelle aus der Luft selbst zu wählen. In diesen Fällen entfällt die vorherige Ausfertigung eines Protokolls.

AFP/GFP mit Flugbetrieb:

Fliegen Lfz einen AFP/GFP an, auf dem FB durchgeführt wird, so reiht sich der Anfliegende in die Platzrunde ein, und die Landung hat am Landezeichen zu erfolgen.

3.4.3. Anflug von Flughäfen und Flugplätzen

Flüge in einer Flughafenkontrollzone sind nur gestattet

- bei zweiseitiger Boden/Bordverbindung mit dem Flughafenkontrolldienst oder
- ohne Funkverbindung nach vorheriger Genehmigung durch den Flughafenkontrolldienst mit Festlegung der Flugzeit, Flughöhe und Flugstrecke im erforderlichen Umfang
- wenn vor dem Einflug die Freigabe des FS-Dienstes vorliegt
- wenn das Sichtanflugschema und der Flugplatzlageplan bekannt sind.

Den Weisungen der zuständigen FS-Stelle ist Folge zu leisten.

Fliegen Hubschrauber den Flugplatz eines BT an, so hat die Landung am Landeplatz für Hubschrauber zu erfolgen.

Falls vom Flugsicherungsdienst nicht anders angewiesen oder in Form festgelegter Verfahren veröffentlicht, sind alle Kurven nach dem Start, während der Platzrunde und vor der Landung nach links durchzuführen.

3.4.4. Flug auf der Strecke

Die Durchführung des Fluges erfolgt nach Sichtflugregeln mit den dafür geltenden Wettermindestbedingungen. Es gelten gleichermaßen die entsprechenden Bedingungen des Abschn. 3.4.5. für betreffende Flüge innerhalb der DDR.

3.4.5. Flug auf internationalen Strecken

Luftfahrzeugführer dürfen nicht als Kommandanten auf einer Flugstrecke oder zum Anflug eines Flughafens eingesetzt werden, für die sie nicht angewiesen sind oder für die sie nicht die erforderliche Qualifikation besitzen.

Vor der Durchführung von Auslandsflügen hat sich jeder Kdt bzw. der verantwortliche Kdt bei Gruppenflügen über die aktuellen Bestimmungen und Regelungen im Luftverkehr der zu überfliegenden Länder und des Landes, in dem der Zielflughafen liegt, zu informieren (NOTAM). Bei Gruppenflügen hat der verantwortliche Kdt alle anderen Kdt einzuleiten, diesen Weisungen hat jeder, der in der Gruppe mitfliegenden Kdt, Folge zu leisten.

- Flüge in der Luftstraße haben in der vorgegebenen Flugfläche bzw. Flughöhe und in den Grenzen der festgelegten Luftstraßenbreite zu erfolgen.
- Abweichungen von der vorgegebenen Flugstrecke sind nur bei Notwendigkeit des Umfliegens von Zonen mit gefährlichen meteorologischen Erscheinungen, bei Landungen auf dem Ausweichflugplatz oder bei Notlandungen erlaubt. In diesen Fällen ist die zuständige Flugsicherungsstelle zu informieren und nach Möglichkeit eine Flugsicherungsfreigabe einzuholen.

- Ist es nicht möglich, eine Zone mit gefährlichen meteorologischen Erscheinungen zu umfliegen, ist der Kdt des Lfz verpflichtet, zum Startflugplatz zurückzukehren oder auf dem nächstliegenden Ausweichflugplatz zu landen. In diesem Falle ist der Kdt verpflichtet, seinen Entschluß der zuständigen Flugsicherungsstelle zu melden.
- Die Rückkehr zum Startflugplatz oder die Durchführung einer Landung auf einem Ausweichflugplatz aus Gründen, die es nicht erlauben, den Flug zum Zielflugplatz fortzusetzen (Wetterbedingungen, Ausfall der Technik u. a.), wird als richtige Entscheidung des Kdt anerkannt.
- Die Fortsetzung des Fluges zum Bestimmungs- oder Ausweichflugplatz ist nur zulässig, wenn aus der letzten verfügbaren meteorologischen Information hervorgeht, daß zur erwarteten Ankunftszeit eine Landung auf diesem Flugplatz oder zumindest auf einem Ausweichplatz unter Einhaltung der für diesen Flugplatz bzw. für den Kdt festgelegten Wettermindestbedingungen durchgeführt werden kann.
- Während des Fluges sind Pflichtmeldungen entsprechend den Festlegungen der Flugsicherungsstellen sowie der für die zivile Luftfahrt geltenden Bestimmungen abzusetzen.
- Standortmeldungen enthalten Angaben in folgender Reihenfolge:
 - . Luftfahrzeug - Rufzeichen
 - . Standort
 - . Zeit
 - . Flugfläche oder Höhe
 - . Zusätzlich können die Flugsicherungsstellen die Angabe der voraussichtlichen Überflugzeit des nächsten Meldepunktes anfordern, wenn diese für Flugsicherungszwecke benötigt wird.
- Luftfahrtermeldungen (AIREP) sind entsprechend den geltenden Bestimmungen zu übermitteln.
- Der Empfang von Fluginformationen befreit den Kdt des Lfz nicht von der Pflicht, erforderliche Entscheidungen zu treffen und ggf. eine Änderung des Flugplanes vorzuschlagen.
- Ist der Kdt versehentlich vom gültigen Flugplan bzw. einer Flugsicherungs freigabe abgewichen, so hat er sofort die zuständige Flugsicherungsstelle zu informieren, seinen Standort anzugeben und sofort auf die zugewiesene Flugstrecke bzw. Flughöhe zurückzukehren.
- Oberhalb der Übergangsfläche/Übergangshöhe ist die Flughöhe durch Standard-Höhenmessereinstellung (760 Torr) zu bestimmen.
- Beim Landeanflug sind zu melden:
 - . Standort des Lfz querab vom Aufsetzpunkt
 - . Übergang zum Endanflug
 - . Bereitschaft zur Landung.

Durchführung von Arbeitsflügen
Flug zur Ausbringung von Applikationsstoffen auf Bearbeitungsflächen

3.5.
Seite: 1

3.5.1. Allgemeine Bestimmungen

- Grundsätzlich ist die Ausbringung von Applikationsstoffen nur gestattet, wenn sie in der AWT enthalten sind bzw. befristete Freigaben vorliegen. Treten Zweifel auf bezüglich der amtlichen Anerkennung der Applikationsstoffe, so ist vor der Anwendung der zuständige Leiter oder die Abt. Te beim DFB zu konsultieren.
- Der Kdt ist dafür verantwortlich, daß die Applikationsstoffe qualitätsgerecht auf die vorgesehenen Flächen gelangen.
- Arbeitsflüge dürfen nur von Flugplätzen und genehmigten GFP/AFP durchgeführt werden.
- Die Mitnahme von Personen sowie zur Flugdurchführung nicht benötigte Gegenstände ist verboten.
- Bei einem Sonnenstand von weniger als 15° über dem Horizont und von weniger als 30° seitlich zur Längsachse des Lfz sind Arbeitsflüge gegen die Sonne verboten.

- Die Signalisierung auf Bearbeitungsflächen kann entfallen:
 - . auf Bearbeitungsflächen mit komplizierter Form oder Flächengestaltung, wenn das Aufstellen von Signalen nicht möglich ist oder nicht so erfolgen kann, daß sie vom LF im erforderlichen Umfang zur Bestimmung der Arbeitsdurchflüge wahrgenommen werden können,
 - . auf Bearbeitungsflächen und Vorgewende mit nicht mehr als drei Arbeitsdurchflügen,
 - . bei der Bekämpfung von Bränden.

Über die Anwendung dieser Verfahrensweise auf Bearbeitungsflächen entscheiden:

- . der LF über die Voraussetzungen zur Gewährleistung der Flugsicherheit und der Qualitätsanforderungen,
- . der Einsatzleiter, wenn nach Einschätzung des LF die Einhaltung der Qualitätsanforderungen nicht gesichert oder nicht möglich erscheint.

Bearbeitungsflächen, auf denen keine Signalisierung erfolgt, sind durch mindestens ein Signal als solche zu kennzeichnen. Diese Kennzeichnung kann bei Zustimmung durch den LF entfallen, insbesondere bei sicherer Ortskenntnis des LF, bei der Bearbeitung von Baumreihen, Einzelbäumen, Baumgruppen, kleinen Gewässern u. a.

3.5.2. Anflug der Bearbeitungsfläche

Der Anflug der Bearbeitungsfläche sowie der Rückflug zum AFP/GFP haben auf der kürzesten Strecke zu erfolgen, die bei Einhaltung der geltenden Bestimmungen möglich ist. Diese Festlegung gilt auch für ÜF innerhalb des Arbeitsgebietes.

3.5.3. Orientierungsflug

3.5.3.1. Orientierungsflug im Arbeitsgebiet

Jeder Kdt des AF ist berechtigt, FF-Praktikanten und Kdt im 1. Einsatzjahr sind verpflichtet, vor dem 1. Arbeitsflug in einem neuen Arbeitsgebiet einen Orientierungsflug zum Kennenlernen des Arbeitsgebietes und zur Überprüfung der eingezeichneten Hindernisse, besonders der Hochspannungsleitungen, durchzuführen.

- Die Flugvorbereitung und Flugdurchführung erfolgt analog einem Streckenflug in 50 m Höhe ohne Nutzlast und mit leerer Frachtkabine.
- Der Orientierungsflug ist begrenzt für den Bereich durchzuführen, der in den nächsten Tagen bearbeitet werden soll. Entsprechend der Größe des Arbeitsgebietes können dadurch mehrere Orientierungsflüge an verschiedenen Tagen erforderlich sein.
- Nach max. 15 min hat eine Landung auf dem Startflugplatz zu erfolgen.

3.5.3.2. Orientierungsflug an der Bearbeitungsfläche

Beim ersten Anflug ist die Arbeitsfläche in mindestens 30 m Höhe zu überfliegen. Dabei überzeugt sich der Kdt von der Lage der Arbeitsfläche, von vorhandenen Hindernissen, von der richtigen Signalisierung und von den Notlandemöglichkeiten. Beachte hierzu auch Abschn. 3.6.2. für hügliges Gelände.

3.5.4. Arbeitsdurchflug

- Der Anflug der Bearbeitungsfläche zum Arbeitsdurchflug und der Arbeitsdurchflug haben geradlinig in Richtung der Signalisierung zu erfolgen. Die Durchflugrichtung muß oberhalb 20 m AGL eingenommen werden. Konnte innerhalb des Anfluges zum Arbeitsdurchflug die Durchflugrichtung oberhalb 20 m AGL nicht eingenommen werden, ist der Anflug abubrechen, auf 30 m AGL zu steigen und erneut anzufliegen.
- Während des Arbeitsdurchfluges ist der Kdt verpflichtet, die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten, Durchflughöhen und Durchflugrichtung einzuhalten.
- Bei Arbeitsflügen mit HS muß die Durchflugrichtung vor dem Beginn der Bearbeitungsfläche eingenommen sein. Kann die Durchflugrichtung bis zu diesem Punkt nicht eingenommen werden, ist der Anflug zum Arbeitsdurchflug abubrechen und erneut anzufliegen.

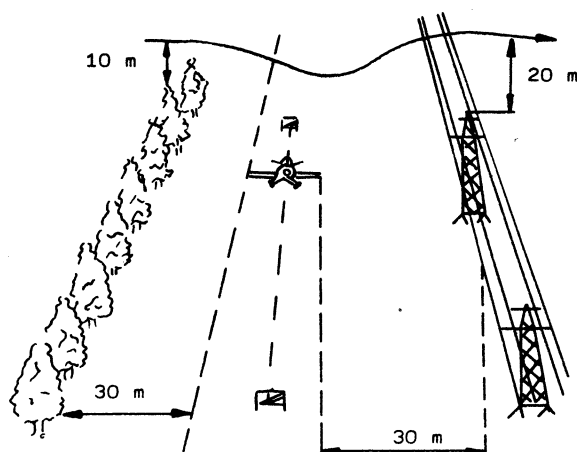


Abb. 012 AF in der Nähe von Hindernissen Flz

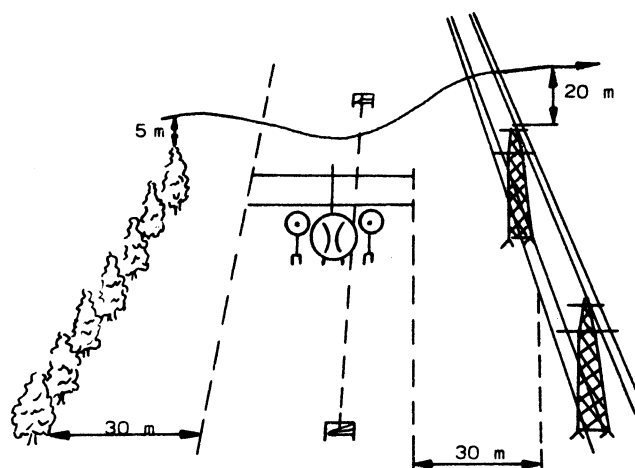


Abb. 013 AF in der Nähe von Hindernissen HS

Hindernisse:

- Höhenänderungen zum Überflug eines Hindernisses sind so einzuleiten, daß die vorgeschriebene Mindestflughöhe beim Überflug erreicht wird. Dabei ist von den Leistungsparametern des Lfz sowie von den aktuellen Bedingungen auszugehen.
- Die in der Arbeitsgebietskarte als gefährdet gekennzeichneten Objekte sind nicht zu überfliegen.
- Während des Überfluges von Hochspannungsfreileitungen (110 kV und mehr) ist das Ausbringen von Applikationsstoffen verboten.
- Das Unterfliegen von Leitungen ist verboten.
- Mindestabstände entsprechend Abschn. 2.12. sind einzuhalten.
- Zu allen nicht gesondert bezeichneten Hindernissen mit einer Höhe von mehr als 5 m ist bei Arbeitsflügen mit HS bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h und weniger ein seitlicher Mindestabstand von 15 m einzuhalten.

3.5.5. Arbeitsflugkurve

Flugmanöver nach Ende eines Arbeitsdurchfluges zum Anflug auf den folgenden Arbeitsdurchflug

- Arbeitsflugkurven über Ortschaften sind nur gestattet, wenn eine andere den geltenden Bestimmungen entsprechende Flugtaktik nicht möglich ist.
In Einschätzung der jeweiligen Bedingungen ist ein Minimum an Belästigung zu gewährleisten.
- Die Festlegungen entsprechend Abschn. 3.3.3. sind einzuhalten.

3.5.6. Zusätzliche Festlegungen bei Arbeitsflügen

Für die Durchführung dieser Arbeiten sind erfahrene und eingewiesene Kdt einzusetzen.

Parkanlagen

Vor Beginn der Arbeitsdurchflüge sind vom Kdt geeignete Notlandeflächen so auszuwählen, daß keine unbeteiligten Personen gefährdet werden können. Mit den örtlichen Organen sind vor Beginn des Flugeinsatzes geeignete Absperr- und Sicherheitsmaßnahmen festzulegen.

Weinberge

Beim Befliegen von Hanglagen sind die im Abschn. 3.6.2. gegebenen Hinweise zu beachten. Bei der Festlegung der Arbeitsbreite in der Bearbeitungsrichtung "parallel zum Hang" ist der Neigungswinkel zu beachten. Die aus den bekannten Werten berechnete Arbeitsbreite wird um den Kosinus des Neigungswinkels korrigiert.

Z. B.: Neigungswinkel 45°

errechnete Arbeitsbreite x = 10 m

korrigierte Arbeitsbreite

$$x_{\text{kor.}} = \frac{10}{\cos 45^\circ} = \frac{10}{0,71} = 14 \text{ m}$$

$$x_{\text{kor.}} = 14 \text{ m}$$

Es ist eine Durchflughöhe von mindestens 15 m AGL einzuhalten. Die Signalisierung hat in geeigneter Form zu erfolgen.

Gewässer

Bei Arbeitsflügen in Richtung Wasser ist im Geradeausflug bis auf 50 m über das Niveau des Arbeitsfeldes zu steigen. Wendekurven sind nur im Horizontalflug mit einer Schräglage bis 30° zulässig. Gleit- und Steigflugkurven sind verboten.

Bei Arbeitsflügen über Wasserflächen sind als Rettungsmittel Schwimmwesten zu verwenden. Ferner muß ein einsatzbereites Boot vorhanden sein. Weitere Festlegungen siehe Awt.

Zusätzliche Festlegungen bei Arbeitsflügen Autobahnen

Arbeitsflüge auf Bearbeitungsflächen, die an Autobahnen grenzen, sind so durchzuführen, daß der Verkehr durch Applizieren von festen und flüssigen Stoffen oder deren Abdrift nicht beeinträchtigt wird. Die Durchflugrichtung ist nach Möglichkeit parallel zur Autobahn zu legen. Die Sicherheitsabstände zu Autobahnen sind entsprechend der Awt, Abschn. 1.10.1. - menschliche Ansiedlungen, festzulegen, jedoch mindestens 30 m.

3.5.7. Zusätzliche Festlegungen bei Arbeitsflügen mit flüssigen Applikationsstoffen

Die Flugdurchführung bei Arbeitsflügen mit flüssigen Applikationsstoffen hat auf Grund der relativ geringen Aufwandmenge je Hektar gegenüber Feststoffapplikationsverfahren folgende Besonderheiten:

- die Anzahl der zu bearbeitenden Arbeitsflächen ist größer
- die Anzahl der Arbeitsdurchflüge und somit die Anzahl der Arbeitskurven je Flug ist größer

- die Bearbeitung von mehreren Arbeitsflächen je Flug (Mehrfelderbearbeitung) ist möglich
- eine genaue Kartenvorbereitung und ein intensives Kartenstudium vor dem Flug ist erforderlich.

Beim Ausbringen bienengefährlicher bzw. minderbienengefährlicher PSM sind mit einem sachkundigen Vertreter der Fachkommission Imker Termine, Uhrzeit des Einsatzes und die möglichen Schutz- bzw. vorbeugenden Maßnahmen zu vereinbaren.

Zur Vermeidung von Schäden hat der Kdt Abdrift, Thermik sowie die Hauptflugrichtung der Bienen zu berücksichtigen.

Ein Wechsel von bienengefährlichen zu bienenungefährlichen PSM muß bereits während des letzten Arbeitsfluges außerhalb der Bienenflugzeit erfolgen, da bereits geringe Rückstände des bienengefährlichen PSM in der Applikationsanlage zu Bienenvergiftungen führen können. Toxaphenpräparate sind schon in geringen Mengen äußerst fischgefährlich. Ein ausreichender Sicherheitsabstand zu Gewässern ist einzuhalten.

Können Sichtbehinderungen durch auftretende Applikationsstoffe auf die Frontscheibe nicht beseitigt werden, ist der Arbeitsflug abzubrechen.

3.5.7.1. Hygieneschädlinge (Mücken)

Die Bekämpfung von Mücken erfolgt in der Regel durch eine Behandlung entsprechend breiter Schutzstreifen um Siedlungen, an Flußufern, Seen, um Sumpfgebiete usw. Zur Behandlung ist in jedem Fall die Zustimmung der örtlichen Hygieneinspektion erforderlich. Zur Vermeidung von Bienenschäden ist eine Behandlung in Abhängigkeit von dem verwendeten Schädlingsbekämpfungsmittel nur außerhalb der Bienenflugzeit zu empfehlen. Eine Signalisierung ist wegen der ständig wechselnden Flugrichtungen nur in seltenen Fällen möglich. Der Kdt muß durch genaues Kartenstudium und Festlegen markanter Orientierungspunkte die notwendigen Arbeitsdurchflüge selbst bestimmen.

3.5.7.2. Unkrautbekämpfung

Bei der Bekämpfung von Unkräutern sind zusätzlich folgende Festlegungen verbindlich:

- In den Arbeitskarten sind die in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Arbeitsflächen liegenden Felder mit gefährdeten Kulturen, auf die kein Herbizid gelangen darf, auffällig zu kennzeichnen. Dies geschieht durch dicke, schwarze Schraffierungen der gefährdeten Felder.
- Die Sicherheitsabstände zu besonders gefährdeten Kulturen auf angrenzenden Flächen, zu menschlichen Ansiedlungen und zu Anlagen der Tierproduktion sind gemäß AWT unbedingt einzuhalten.

3.5.8. Löschflüge

Vorbereitung der Einsatzbesatzung

Wald- und Getreidebrände weisen sehr unterschiedliche Formen auf und lassen durch die örtlichen Gelände- und Einsatzbedingungen nicht alle Fälle exakt vorbestimmen. Bei der Festlegung der Taktik der Löschflüge ist grundsätzlich so zu entscheiden, daß die Sicherheit der Besatzung des Lfz sowie weiterer am Einsatz beteiligter Personen und Sachwerte nicht gefährdet wird. Der Einsatz von Lfz zur Wald- und Getreidebrandbekämpfung ist keine Einzelaktion, sondern eine Unterstützung der Bodenlöschkräfte. Um den größten Löscherfolg zu sichern, sind alle Maßnahmen mit den Bodenlöschkräften zu koordinieren.

Folgende Festlegungen sind für die Vorbereitung verbindlich:

- Es dürfen nur zugelassene und funktionstüchtige Abwurfanlagen verwendet werden.
- Die Lagerung erfolgt in verplombten Bereitschaftsbehältern in konserviertem Zustand.
- Nach jedem Einsatz ist vom SM eine Nachkonservierung vorzunehmen. Technische Überprüfungen, Konservierungen, Instandsetzungen und Reinigungen an Applikationsanlagen sind nachweis- pflichtig.
- Der Bereitschaftsbehälter ist vom SM zu verplomben.
- Die Applikationsanlagen sind jährlich bis 31. 01. technisch zu überprüfen.
- Alarmierung der Einsatzbesatzung
 - Die Alarmierung zum Einsatz innerhalb des PB erfolgt auf Weisung des Direktors des StFB bzw. des diensthabenden Hauptbrandbevollmächtigten (HBV). Dabei werden der AFP und, wenn erforderlich, der Ausrüstungs-GFP/AFP benannt.
 - Beim Einsatz außerhalb des PB erfolgt die Alarmierung durch die Dispatcherstelle.
- Aufgaben der Einsatzbesatzung nach Alarmierung
 - Umrüsten des Lfz auf Wasserabwurf und Überprüfung der Anlage auf Funktionssicherheit
 - Meldung der Standortveränderung an die Dispatcherstelle
 - Abstimmung mit dem Einsatzleiter über den Einsatzablauf
 - Festlegen der Taktik der Löschflüge anhand der Karte.

Durchführung von Löschflügen

Für Löschflüge sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Löschflüge sind bis zu einer Windgeschwindigkeit von 12 m/s zulässig.
- Das Einfliegen in Rauchwolken ist verboten.
- Beim Unterfliegen von Rauchwolken muß der senkrechte Abstand von mindestens 50 m zu diesen eingehalten werden. Der seitliche Abstand muß mindestens 10 m betragen.
- Die Abwurfhöhe muß mindestens 20 m über den Flammen betragen. Dabei muß die Mindesthöhe von 10 m zu Baumwipfeln eingehalten werden.
- Abwürfe über stromführende Starkstromleitungen (110 kV und mehr) sind verboten.
- Der Anflug zur Abwurfstelle ist geradlinig im leichten Sinkflug (nicht mit Triebwerksleerlauf) durchzuführen.
- Vor dem Erstabwurf ist ein Erkundungsflug in 50 m Höhe zur Lokalisierung des Brandherdes und zum Entscheid über die Flugtaktik durchzuführen. Dieser Flug kann bereits mit Löschmittelzuladung durchgeführt werden.
- Der Abwurf wird unmittelbar vor der Abwurfstelle ausgelöst.
Während des Ausströmens hat das Lfz das Bestreben, schnell nach oben wegzusteigen. Um eine gleichmäßige Abwurfhöhe einzuhalten, ist das Wegsteigen zu kompensieren.
- Das abgeworfene Löschmittel sollte ein geschlossenes Band ergeben oder so gelegt werden, daß die günstigste Löschwirkung erzielt wird. Dabei ist der Verlauf und die Fortschrittsgeschwindigkeit der Flammenfront zu beachten.
- Nach erfolgtem Abwurf ist im Steigflug vom Brandherd bzw. von der Rauchentwicklung abzukurven.
- An- und Abflug haben unter Beachtung von Notlandeflächen zu erfolgen. In Gefahrensituationen ist die Löschmittelzuladung abzuwerfen.

Beim Einsatz von mehr als 2 Lfz ist dem Stationskommandanten zur Unterstützung bei der Wahrnehmung seiner Pflichten ein erfahrener Kdt zuzuordnen.
Dieser ist verantwortlich für:

- selbständige Realisierung aller vom Stationskommandanten übertragenen Aufgaben
- Information aller am Lfz-Einsatz beteiligten Personen über laufende Maßnahmen. Dazu Abstimmung mit dem Stationskommandanten und dem Abschnittsleiter über Veränderungen im Löschein-satz (Informationsübermittlung mündlich oder über Funk)
- Übermittlung von Meldungen und Anforderungen,
- Sammeln der Daten für die Erfahrungsberichte.
- Durchführung von Löschflügen.

Der vom Stationskommandanten benannte Startleiter ist verantwortlich für die konkrete Aufgabenverteilung, wie Beladen, Betanken, Arbeiten an Lfz an die weiteren SM. Vom Stationskommandanten wird die Taktik der Löschflüge und die Startfolge festgelegt.
Die beteiligten Kdt werden an die Abwurfstelle herangeführt. Dabei ist folgendes zu beachten:

- Bei Anflügen des Brandherdes durch mehrere Lfz muß ein Mindestabstand von 200 m zwischen den Lfz gewährleistet werden.
- Der Start des folgenden Lfz ist erlaubt, wenn sich das vorausfliegende Lfz im Steigflug befindet. Die Wirbelschleppe des vorausfliegenden Lfz ist zu beachten.
- Start und Landung sowie An- und Abflug zum bzw. vom Brandherd sind in einer einheitlichen Richtung durchzuführen.
- Das Heranführen der Lfz an den Brandherd wird von dem Kdt vorgenommen, der die Erkundung durchgeführt hat (meistens vom Stationskommandanten). Die folgenden Kdt beobachten dessen Abwurf und werfen ihre Löschmittel entsprechend der festgelegten Taktik.
- Bei Anflugentfernungen von 3 km bis 8 km ist der Einsatz von 3 Lfz optimal. Bei Anflugentfernungen über 10 km können 5 Lfz ohne gegenseitige Behinderung eingesetzt werden.

Erkundungsflüge zum Feststellen von Waldbränden

Bei steigender Waldbrandhäufigkeit, Waldbrandwarnstufe und Gefährdungslage können mit dem ausgerüsteten Lfz im Auftrag des StFB Flüge durchgeführt werden.
Diese erfolgen zu bestimmten Zeiten auf einer konkret festgelegten Flugroute. Sie dienen der Ergänzung und Unterstützung der permanenten Feuerwachtätigkeit. Festgestellte Brände sind unverzüglich dem HBV des StFB mitzuteilen.
Erkundungsflüge eines gemeldeten Brandes:

Jeder Löschein-satz beginnt mit einem Erkundungsflug, der je nach Lage des Brandherdes beim Anflug des AFP oder unmittelbar vor dem Abwurf während des ersten Löschfluges durchgeführt wird.

Dabei informiert sich der LF über:

- Lage und Umfang des Brandes
- Art des brennenden Bestandes
- Sichtbarkeit und Zugrichtung der Flammenfront
- Lage der Rauchwolken
- Lage von gefährdeten Beständen und Objekten
- Einschätzung der günstigsten taktischen Variante zur Bekämpfung des Brandherdes.

Nach Beendigung des Aufklärungsfluges teilt der LF dem Einsatzleiter anhand der Karte seine Feststellungen mit und legt mit ihm die Taktik der Brandbekämpfung in Koordinierung mit den Bodenlöschkräften fest.

Folgende Punkte müssen dabei beachtet werden:

- Festlegen des Abwurfpunktes im zu löschenden Abschnitt, an dem die Abwürfe begonnen werden (Lage der Riegel)
- Zusammenarbeit mit den Bodenlöschkräften
- Während der Löschflüge muß die Erkundung des Brandverlaufes ständig weitergeführt werden und der Einsatzleiter über sämtliche Feststellungen informiert werden.

3.6.1. Staatsgrenze

Ein Überfliegen der Staatsgrenze der DDR bedarf der staatlichen Genehmigung. Die Arbeitsflug- und Arbeitsgebietskarte hat die genaue Markierung der Staatsgrenze zu enthalten. Bei Arbeitsflügen ist ein Abtreiben von Applikationsstoffen über die Staatsgrenze in jedem Falle auszuschließen.

Staatsgrenze zur BRD, Westberlin und an der Ostsee

- Alle Flüge im Grenzsperrstreifen sind melde- und genehmigungspflichtig.
- Bei Verlust der Orientierung in der Nähe der Staatsgrenze ist der Versuch zur Wiederherstellung der Orientierung mit Kurs auf die Staatsgrenze verboten.
- Arbeitsflüge in der Nähe des Grenzsperrstreifens dürfen nur parallel zur Grenze und Wendekurven nur in entgegengesetzter Richtung zur Staatsgrenze eingeleitet werden.

Staatsgrenze zur VR Polen und CSSR

Arbeits- und Überführungsflüge sind ohne besondere Anmeldung bis zur Grenzmarkierung erlaubt.

3.6.2. Hügliges und gebirgiges Gelände

Der Agrarflugeinsatz im hügligen und gebirgigen Gelände bringt gegenüber der Flugdurchführung im ebenen Gelände einige Besonderheiten mit sich.

Hinweise zu meteorologischen Besonderheiten

In diesen Gebieten treten häufig ausgeprägte Auf- und Abwindfelder auf. Diese können selbst noch in größerer Entfernung von den Höhenrücken, insbesondere auf der Leeseite, entstehen, deshalb sind besonders die Leegebiete von den Kdt. während der Flugdurchführung zu beachten. Verwirbelungen der Luftströmung sind stärker ausgebildet als im Flachland, die Verwirbelung im Leegebiet wirkt sich bereits bei einer geringen Windgeschwindigkeit erschwerend auf die Flugdurchführung aus. Vielfach wird die Windrichtung durch die Lage der Höhenrücken beeinflusst, daher braucht die Windrichtung am AFP mit der an der Arbeitsfläche nicht übereinzustimmen. Bei bestimmten Windrichtungen und Wetterlagen kann es an Hügeln, Höhenrücken oder Gebirgszügen zu orographisch bedingter Wolkenbildung kommen, während die Tallagen frei von Wolken sind.

Langgestreckte Hügel oder Gebirge können die Bildung von ausgedehnten Wolkenfeldern auf ihrer Luvseite hervorrufen (Staubewölkung). Diese Wolken umhüllen den Gebirgskamm und lösen sich dicht dahinter auf der Leeseite auf.

In den Sommermonaten besteht, besonders in den Morgenstunden, die Möglichkeit, daß sich durch das Entstehen von Strahlungsbewölkung ganze Täler mit Nebel füllen. In solchen Situationen ist es wichtig, die Tendenz der Sichtverschlechterung zu erkennen und ggf. zum AFP/GFP zurückzukehren.

Der Entwicklung gewitterdrohender Bewölkung ist hier größere Aufmerksamkeit als im Flachland zu schenken. Bei der Entwicklung von Gewittern ist zu beachten:

- Das Gewitter zieht nicht mit der allgemeinen Bodenwindrichtung. Es weist seinen "eigenen Wind" auf, der vielfach eine Luftströmung zur Gewitterwolke hin hervorruft.
- Frontgewitter verlagern sich im allgemeinen schneller als Wärmegewitter. Wärmegewitter ziehen anfangs am Gebirgshindernis entlang.
- Langgezogene Höhenrücken, große Seengebiete (auch Talsperren) oder einzelne höhere Berge können die Verlagerung von Gewittern hemmen, so daß die Gewitter vor ihnen stehen zu bleiben scheinen. Dies ist besonders bei Wärmegewittern der Fall. Frontgewitter überqueren gewöhnlich nach vorübergehender Verlangsamung schnell solche Gebiete.
- Schnellziehende Gewitter entwickeln meist eine sehr starke Böenwalze.
- Bei der Entwicklung gewitterdrohender Bewölkung ist die Wetterentwicklung aufmerksam zu verfolgen, um rechtzeitig die Annäherung eines Gewitters zu erkennen.

Festlegungen zur Flugdurchführung

- Niemals in ein Gewitter hineinfliegen. Wird der Kdt während des Fluges von einem Gewitter, insbesondere von der dem Gewitter vorausgehenden Böenwalze überrascht, so darf er auf keinen Fall auf einem im Bereich der Böenwalze gelegenen Fluggelände landen.
- Zieht ein Gewitter in Richtung AFP, so ist der FB rechtzeitig einzustellen, das Lfz am Abstellplatz zu verankern und zu sichern bzw. nach Abschn. 4.4. zu verfahren.
- Für HS sind Arbeitsflüge bei Hangneigung größer 20° hangabwärts verboten.
- Applikationsflüge gegen den Hang sind zulässig bei Einhaltung folgender Bedingungen:
 - . die zulässige Arbeitsfluggeschwindigkeit darf nicht unterschritten werden,
 - . die minimale Arbeitsflughöhe darf nicht unterschritten werden,
 - . ein Abkurven zur rechten oder linken Seite muß möglich sein.

Auf Bearbeitungsflächen, die ein seitliches Abkurven nicht zulassen oder bei denen die Hangneigung nicht klar zu erkennen ist, ist durch einen Hangabwärtsflug der Steiggradient zu ermitteln und entsprechend der äußeren Bedingungen einzuschätzen, ob ein Flug gegen den Hang möglich ist.

Maximal zulässige Steiggradienten

Z-37	1m/s
PZL-106 A	1,5 m/s
PZL-106 BR	2,5 m/s
M-18 A	4,0 m/s

3.6.3. Jahreszeitliche Besonderheiten

3.6.3.1. Vereisung

Bei Auftreten von Vereisung sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Ist das Lfz vor FB-Beginn vereist, bzw. mit Reif bedeckt, so muß das gesamte Lfz enteist werden.
- Es ist verboten, mit einem vereisten oder reifbedeckten Lfz den FB zu beginnen.
- Tritt während des Fluges durch Schneeregen oder unterkühlten Regen eine Vereisung des Lfz auf, dann ist der AFP anzufliegen und der FB zu unterbrechen.
- Bei Außentemperaturen nahe dem Gefrierpunkt und nassem Tragflügel (Regen, tauender Reif, nasser Schnee) ist besondere Vorsicht geboten, da eine Vereisung des Flugzeuges während des Startvorganges möglich ist und unter Umständen die vorgeschriebene Abhebegeschwindigkeit zu gering sein kann.
In solchen Situationen darf das Abheben des Flugzeuges nicht erzwungen werden; der Start ist abzubrechen.
- Die Staurohrheizung ist einzuschalten.
- Der Einhaltung der TW-Temperaturen ist erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.
- Eine Landung mit vereistem Lfz erfordert eine höhere Geschwindigkeit im Landeanflug (v_{LA}) und höhere Aufsetzgeschwindigkeit (v_L) bei kleiner LK-Stellung.

3.6.3.2. Schnee

Bei Auftreten von Schnee sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Zulässige Schneehöhe siehe Abschn. 2.8.1.2.
- Schneeanatz am Lfz (Nasenkante, LK, Leitwerk) muß vor Beginn des nächsten Starts entfernt werden.
- Beim Fall von nassem Schnee ist die Aufnahme des FB, unabhängig vom vorhandenen Wetterminimum, untersagt.
- Vor FB-Beginn ist die SLB auf Schneewehen zu kontrollieren.

Hinweise zur Durchführung des FB:

- Der 1. Start auf einem schneebedeckten AFP/GFP sollte unter Ausnutzung der gesamten SLB-Länge mit nur 50 % Zuladung erfolgen.
- Die verschlechterten Roll- und Bremseigenschaften des Lfz sind zu beachten.
- Die Kurven sind langsam und mit großem Radius zu rollen.
- Die Abfanghöhe läßt sich schwer schätzen, deshalb erfolgt das Abfangen oftmals zu hoch.
- Bei Streckenflügen ist die Navigation erschwert, da Orientierungsflächen und Orientierungsmerkmale verschneit sind.
- Bei wetterbedingtem Sichtrückgang ist die Flugzeugführung ohne markanten Horizont erschwert.

3.6.3.3. Regen

Bei Auftreten von Regen sind folgende Hinweise zu beachten:

- Der Regen beeinflusst den Startprozeß durch auftretende Sichtverschlechterung sowie Verlängerung der Startanrollstrecke.
Niederschlag setzt die Festigkeit der Oberfläche der SLB herab, es kommt zu tieferem Eindringen der Laufräder in den Boden und dadurch zur Erhöhung des Roll-Reibungswiderstandes. Anhand des Anroll- und Beschleunigungsstreckennomogramms ist die Anrollstrecke vor dem Start zu ermitteln.
- Bei Landungen auf einem AFP/GFP kommt es auf einem aufgeweichten Boden zu einer Verkürzung der Ausrollstrecke durch den erhöhten Roll-Reibungswiderstand an den Laufrädern; Vorsicht beim Abbremsen der Räder im Ausrollprozeß des Flugzeuges; Kopfstandgefahr!

3.6.4. Flüge in der Flughafenkontrollzone

Zur Vermeidung von Gefährdungen durch Luftwirbelschleppen bei der Durchführung von Dienstleistungsflügen in den Flughafenkontrollzonen sind alle Flüge 30 min vor dem 1. Start bei der Flughafenkontrollstelle (TWR) anzumelden und alle dafür notwendigen Verfahrensfragen abzustimmen.

Flüge innerhalb der An- und Abflugsektoren sind nur mit ständiger Funkverbindung zur TWR gestattet.

Unterbrechungen des Flugbetriebes von 2 Stunden oder mehr, sind der TWR mitzuteilen.

3.7.1. Übernahmeflüge

Übernahmeflüge werden beim Hersteller, im Reparaturbetrieb bzw. an einem gesondert vereinbarten Ort durchgeführt. Diese Flüge haben den Charakter von Prüfflügen. Für die Durchführung von Übernahmeflügen gelten folgende Festlegungen:

- Alle Forderungen gemäß Abschn. 2.9.2.3. müssen erfüllt sein.
- Das Lfz darf erst dann vom Hersteller bzw. Reparaturbetrieb übernommen werden, wenn gemäß den Prüfvorschriften (LH des entsprechenden Typs) der DDR die Luftfahrtauglichkeit bestätigt wird.
- Vertreter des Herstellers oder des Reparaturbetriebes dürfen in bestimmten Fällen am Flug teilnehmen.
- Den Weisungen des Leiters der Abnahmekommission ist Folge zu leisten, sofern diese nicht die während der Flugprüfung festgestellten Einschränkungen der Luftfahrtauglichkeit betreffen.

3.7.2. Versuchsflüge

Versuchsflüge sind Flüge auf der Grundlage eines vom Ministerium für Verkehrswesen bestätigten Versuchsprogrammes.

Versuchsflüge, bei denen ein Ein- bzw. Anbau von bisher nicht zugelassenen Geräten oder Anlagen am Lfz erfolgte, bedürfen der Zustimmung der staatlichen Luftfahrtinspektion (SLI) und des Direktors FB des Agrarfluges.

Versuchsflüge sind nur von Kdt durchzuführen, die vom Direktor FB bestätigt wurden.

3.7.3. Schulflüge

Schulflüge sind Flüge im Rahmen der Aus- und Weiterbildung unter Anleitung oder Kontrolle eines Lehrberechtigten entsprechend der vom MfV bestätigten Ausbildungsvorschrift.

- Befindet sich bei der Ausbildung von Luftfahrzeugführern der Lehrberechtigte an Bord des Lfz, so muß dieses mit Doppelsteuerung ausgerüstet sein. Der Lehrberechtigte ist Kdt des Lfz.
- Bei Flügen zur Ausbildung von Luftfahrzeugführern ohne den Lehrberechtigten an Bord dürfen sich außer dem Flugschüler und erforderlichen Besatzung keine weiteren Personen im Lfz befinden.

Weitere Festlegungen siehe Abschn. 9.1.

3.7.4. Verbandsflug

- Verbandsflüge dürfen nur von Lfz-Führern durchgeführt werden, die dazu ausgebildet und zugelassen sind.
- Verbandsflüge sind Flüge mit mehreren Lfz in geschlossenen und geöffneten Formationen mit festgelegtem Abstand und Zwischenraum zu- bzw. voneinander.
- Die geschlossene Formation ist eine Formation der Flugzeuge, bei der der Abstand 2 Flugzeuglängen und der Zwischenraum 2 Flugzeugspanweiten oder 2 Tragschraubendurchmesser für Hubschrauber nicht überschreitet.
- Die geöffnete Formation ist eine Formation der Flugzeuge, bei der der Abstand 2 Flugzeuglängen und der Zwischenraum 2 Flugzeugspanweiten oder 2 Tragschraubendurchmesser für Hubschrauber überschreitet, aber jedoch nicht größer als 100 m ist.
- Aus der Anordnung zueinander ergeben sich folgende Grundformationen:
 - . Keil . Reihe . Kolonne
 - . Rhombus . Schlange . Front
- Flüge in den genannten Formationen sind nur am Tage nach Sichtflugregeln und unter folgenden Bedingungen zulässig:
 - . Flugsicht mindestens 3000 m
 - . Abstand zur Wolkenuntergrenze mindestens 300 m, bei Applikationsflügen 50 m
 - . Funkausrüstung (mindestens Bord-Bord-Verbindung)
 - . Anzahl der Lfz in einer Formation maximal 4
 - . Abstand bzw. Zwischenraum der Formation voneinander max. 100 m
 - . Abstand und Zwischenraum zwischen den Flugzeugen in der Formation mindestens eine Flugzeuglänge und eine Flugzeugspanweite und bei Hubschraubern mindestens 2 Tragschraubendurchmesser.
- Flughöhen mindestens
 - . 50 m über Grund
 - . 50 m über Hindernissen
 - . 300 m über geschlossenen Ortschaften.
- Querneigung im Kurvenflug max. 15°.
- Windgeschwindigkeiten bis 75 % der für den jeweiligen Lfz-Typ zulässigen Werte.
- Gemischte Formationen sind nur mit gleichartigen Lfz gestattet, wenn die für die Flugaufgabe festgelegten Geschwindigkeiten übereinstimmen oder angeglichen werden können.

- Der Start in einer Formation ist gestattet, wenn die SLB-Bedingungen die Einhaltung des festgelegten Abstandes und Zwischenraums zwischen den Lfz gewährleisten.
- Die Landung in der Formation ist erlaubt bis
 - . max. 2 Flugzeuge
 - . max. 4 Hubschrauber.Der Landeanflug und die Landung sind dabei entsprechend den Festlegungen der geöffneten Formation durchzuführen.

3.7.5. Überführungsflüge mit SM

Nach Beendigung der Flüge zur Ausbringung von Applikationsstoffen (flüssig), ist es erlaubt, zur Reinigung der Flüssigkeitsanlage 100 -150 l H₂O bei der UF vom AFP zum GFP unter Berücksichtigung der Mitnahme des SM mitzuführen und das H₂O über geeignete Bearbeitungsflächen zu applizieren.

Bedingungen:

- Auf dem AFP/GFP befindet sich kein Schmutzwasserauffangbecken.
- Die Auswahl der Bearbeitungsfläche erfolgt in Abstimmung mit dem Einsatzleiter.
- Die Bearbeitungsfläche darf keine Hindernisse aufweisen.
- Die Mindestflughöhe von 5 m darf nicht unterschritten werden.
- Es dürfen keine Arbeitsflugkurven zum erneuten Anflug der Bearbeitungsfläche durchgeführt werden.

3.8.1. Flugzeiten und Starts

Allgemeine Festlegungen:

- Die wöchentlich, monatlich, quartalsweise und jährlich zulässigen Flugzeiten werden als max. Flugzeit für die gesamte fliegerische Tätigkeit festgelegt (einschließlich der Flugzeiten außerhalb des AF).
- Bei den festgelegten kombinierten Begrenzungen für die Flugzeit oder Starts ist für den betreffenden Zeitraum die Begrenzung bestimmend, die zuerst erreicht wird.
- Als Zeitabschnitt für die Gültigkeit der Flugsicherheitsnormen gelten:
 - Jahr: Zeitraum vom 01.01.-00.01 Uhr bis 31.12.-24.00 Uhr
oder von 365 aufeinanderfolgenden Tagen
 - Quartal: Zeitraum von 90 aufeinanderfolgenden Tagen
 - Monat: Zeitraum vom 1. Tag-00.01 Uhr bis zum letzten Tag-24.00 Uhr
oder von 30 aufeinanderfolgenden Tagen
 - Woche: Zeitraum von 7 aufeinanderfolgenden Tagen
 - Tag: Zeitraum von 24 aufeinanderfolgenden Stunden oder
von 00.01 Uhr - 24.00 Uhr

Flugsicherheitsnormen für Kdt. von Flugzeugen mit einer Einsatzerfahrung als Kdt. im AF bis zu einem Jahr:

- täglich 6 Fh
- täglich 6 Fh oder 60 Starts für Arbeitsflüge zuzüglich der Starts für nichtkommerzielle Flüge;
- innerhalb von 30 aufeinanderfolgenden Tagen 100 Fh;
- jährlich 600 Fh.

Flugsicherheitsnorm für Kdt. von HS mit einer Einsatzerfahrung als Kdt. im AF bis zu einem Jahr:

- täglich 6 Fh oder 60 Starts;
- innerhalb von 30 aufeinanderfolgenden Tagen 80 Fh;
- jährlich 500 Fh.

Für den 2. Luftfahrzeugführer gelten die Festlegungen entsprechend der Zulässigkeit der Kdt. Flugsicherheitsnorm für Kdt. von Flugzeugen und Kdt. von HS mit mehr als einer einjährigen Einsatzerfahrung als Kdt. im AF:

	<u>Tag</u>		<u>Woche</u>		<u>Monat</u>	<u>Quartal</u>	<u>Jahr</u>
	Flugz. Std.	Flüge Anz.	Flugz. Std.	Flüge Anz.	Flugz. Std.	Flugz. Std.	Flugz. Std.
<u>Flugzeug</u>	8	80	50	400	120	300	700
<u>Applikationsfl.</u>	7	70	42	360	120	300	600
<u>Hubschrauber</u>	8	80	50	400	100	240	600
<u>Applikationsfl.</u>	7	70	42	360	100	240	500
<u>Ausbildung</u>							
<u>Flugzeuge</u>	8	70	42	360	120	300	600
davon am Platz	6	60	36	360	120	300	600
<u>Hubschrauber</u>	8	70	42	360	100	240	500
davon am Platz	6	60	36	360	100	240	500

Bei Flügen mit besonderer staatlicher Bedeutung, Flügen zur Bekämpfung von Havarien und Katastrophen kann die tägliche Flugsicherheitsnorm überschritten werden. Die Überschreitung bedarf der Genehmigung durch den Stellvertreter des Ministers.

3.8.2. Pflichtruhezeiten

Für die Durchführung von Pflichtpausen sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Pflichtpausen müssen mindestens 10 min betragen. Sie sind außerhalb der Kabine des Lfz. durchzuführen.
- Nach max. 2 Flugstunden sind 20 min Pause einzuhalten.
- Bei längeren Flugzeiten während eines Fluges ist die Pausenzeit im Verhältnis 1 Fh zu 10 min Pause zu verlängern.

- Die Pflichtpause zur Einnahme der Hauptmahlzeit beträgt eine Stunde und ist bis 14.00 Uhr zu beginnen.
- Wird der Flugbetrieb ab 11.00 Uhr begonnen bzw. bis 14.00 Uhr beendet, ist es erlaubt, die Hauptmahlzeit vor bzw. nach dem Flugeinsatz einzunehmen.
- Vor der Durchführung eines Flugeinsatzes ist eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 10 Stunden einzuhalten.
Davon müssen mindestens 6 Stunden Schlaf sein.
- Die Zeit der An- und Abreise zum und vom Flugplatz zählt nicht als Ruhezeit.
- In Abhängigkeit von der Arbeitsart darf der Flugeinsatz zeitlich in 2 Teilschichten erfolgen. In diesem Falle sind vor Beginn der ersten Teilschicht mindestens 6 Stunden Schlaf einzuhalten.
Innerhalb 24 Stunden vor Beginn der ersten Teilschicht sind 10 Stunden Ruhezeit einzuhalten.

3.8.3. Arbeitszeitregelung

Die Einsatzbesatzung hat unter Gewährleistung der Belange der Flugsicherheit eigenverantwortlich über die mögliche Inanspruchnahme der höchstzulässigen Flugzeiten, Startzahlen sowie der täglichen Arbeitszeit zu entscheiden. Dabei sind die persönliche Kondition, meteorologische sowie arbeitsorganisatorische Bedingungen und die Umwelteinflüsse zu berücksichtigen.
Die maximal zulässige Arbeitszeit beträgt

- täglich 12 Stunden
- wird an 6 aufeinanderfolgenden Tagen die max. Arbeitszeit (72 Std.) erreicht, sind anschließend 24 Stunden Freizeit zu gewähren
- innerhalb eines Kalendermonats sind 280 Stunden zulässig
- die Arbeitszeit ist täglich im Arbeitszeitznachweisbogen zu führen
- in 4 Wochen sind 8 freie Tage zu gewähren (4 x 2 Tage)
- läßt die Erfüllung der Aufgabe eine solche Gewährung der arbeitsfreien Tage nicht zu, sind während der Arbeitsspitze im Zeitraum von 4 Wochen mindestens zweimal 2 zusammenhängende Tage zu gewähren; der Ausgleich ist außerhalb der Arbeitsspitze in voller Höhe zu gewähren.

- 4.1. Notlandungen
- 4.2. Ausweichlandungen
- 4.3. Ausfall von Aggregaten
 - 4.3.1. Funk
 - 4.3.2. Brand an Bord
 - 4.3.3. TW-Ausfall
 - 4.3.4. Aggregate und Geräte
- 4.4. Verhalten bei Windwarnungen



Notlandungen sind Landungen mit Lfz auf Flugplätzen oder außerhalb von Flugplätzen im Ergebnis von Notfällen an Bord der Lfz, in deren Folge keine Flugunfälle eintreten.

Notfälle an Bord können sich durch:

- Beeinträchtigung oder Verlust der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges
- meteorologische Verhältnisse
- Verlust der Orientierung
- gesundheitliche Störungen bei Mitgliedern der Luftfahrzeugbesatzung sowie durch
- rechtswidrige Handlungen ergeben.

Der Start eines Luftfahrzeuges ist abzubringen bzw. eine Notlandung ist durchzuführen, wenn die Weiterführung des Starts bzw. des Fluges nicht ohne Gefahr für das Leben der Insassen oder die Sicherheit des Luftfahrzeuges möglich ist und der zu erwartende Schaden durch den Startabbruch bzw. die Notlandung geringer ist als bei Fortführung des Fluges.

Ausweichlandungen sind Landungen mit Lfz auf Flugplätzen, bei HS auch außerhalb von Flugplätzen, infolge von Bedingungen, die eine Landung auf dem Bestimmungsflugplatz nicht zulassen.

Eine Ausweichlandung ist mit Angabe des Sachverhaltes dem BSL zu melden, der über weitere Maßnahmen entscheidet.

Die Wiederaufnahme des Flugbetriebes bedarf der Genehmigung durch den BSL oder einem von ihm verantwortlich eingesetztem fliegerischen Leiter.

4.3.1. Funk

Flugfunk:

Bei Ausfall bzw. Störung des Flugfunkverkehrs ist wie folgt zu verfahren:

- Verbindungsaufnahme auf anderer Frequenz bzw. mit Hilfe anderer Lfz
- Blindmeldung absetzen
- Flug nach Flugplan fortsetzen und die optischen Zeichen und Signale auf dem Flugplatz befolgen.

4.3.2. Brand an Bord

Bei der Entstehung eines Brandes an Bord sind die gemäß LH festgelegten Maßnahmen einzuleiten. Falls erforderlich, ist eine Notlandung durchzuführen.

4.3.3. TW-Ausfall

Es ist nach dem LH zu verfahren und eine Notlandung durchzuführen.

4.3.4. Aggregate und Geräte

Beim Ausfall von Aggregaten oder Geräten ist entsprechend dem LH zu verfahren.

4.4. Verhalten bei Windwarnungen

Bei Windwarnungen durch die DPS bzw. bei Wind ≥ 20 m/s sind die Lfz entsprechend Abschn. 8.6.2. bzw. 8.6.3. zu verankern. Beim Abstellen sind zusätzlich folgende Hinweise zu beachten:

- Wenn die Möglichkeit besteht, die Lfz mit dem Bug entgegengesetzt zur Hauptwindrichtung abstellen.
- Keine Gegenstände, die durch den Wind fortgetragen werden können, in der Nähe des Lfz abstellen bzw. solche Gegenstände entfernen.
- Flz nicht mit Tragflächenplanen abdecken.

Bei plötzlich auftretenden starkem Wind (≥ 20 m/s) auf AFP, auf denen keine Verankerungsmöglichkeiten vorhanden sind, sind vom Kdt geeignete Maßnahmen einzuleiten wie z. B. windbrechende Objekte (Fahrzeuge, Anhänger usw. - aber keine Straßentankwagen) zur Verminderung zusätzlicher Auftriebskräfte am Lfz mit einem notwendigen Sicherheitsabstand ($\frac{1}{2}$ Tragflügelspannweite bzw. TS-Durchmesser) vor dem Lfz abzustellen oder andere Sicherheitsmaßnahmen gegen Wegrollen oder Abdrehen einzuleiten.

Bei aufgetretenen Windbelastungen (≥ 25 m/s) ist entsprechend Abschn. 8.9. zu verfahren.

- 5.1. Allgemeine Vorkommnisse
- 5.2. Flugvorkommnisse
 - 5.2.1. Flugunfälle
 - 5.2.2. Störungen
- 5.3. Defekte
- 5.4. Meldungen
 - 5.4.1. Allgemeine Bestimmungen
 - 5.4.2. Sofortmeldepflichtige Vorkommnisse
 - 5.4.3. Meldeweg
 - 5.4.4. Vorabmeldung
- 5.5. Weiterführung des FB nach Vorkommnissen

Vorkommnisse im Ablauf des Luftverkehrs- und Produktionsprozesses der INTERFLUG können allgemeine Vorkommnisse und Flugvorkommnisse sein.



Alle vom Regelfall abweichende Ereignisse mit unterschiedlicher Auswirkung auf den geordneten bzw. störungsfreien Betriebsablauf (außer Flugvorkommnisse).



Flugvorkommnisse im Sinne der MUO sind Flugunfälle und Störungen, die sich mit einem Lfz während des Flugbetriebes, d. h. vom Zeitpunkt des Einsteigens der Besatzung in ein Lfz mit dem Ziel zu fliegen bis zum Aussteigen nach Beendigung des Fluges, ereignen.

5.2.1. Flugunfälle

sind Flugvorkommnisse, bei welchen

- mind. eine Person getötet oder schwer verletzt wird
- das Lfz zerstört oder
- das Lfz vermißt oder vollkommen unzugänglich ist.

5.2.2. Störungen

sind Flugvorkommnisse, bei denen die Flugsicherheit gefährdet wird.



Störungen, Beanstandungen oder Schäden an Lfz, die

- vom Beschädigungsumfang her nicht größer sind als in der für den entsprechenden Lfz-Typ geltenden Richtlinie über den Flugeinsatz von Lfz mit technischen Mängeln genannt und
- deren Ursache nicht in menschlichem Fehlverhalten liegt oder deren Herbeiführung durch ein solches begünstigt wurde und
- die nicht den Bedingungen eines Flugvorkommnisses entsprechen.

Meldungen

5.4.
Seite: 1

5.4.1. Allgemeine Bestimmungen

- Alle Vorkommnisse im Ablauf des Luftverkehrs- und Produktionsprozesses gemäß Abschn. 5.1. und 5.2. sind meldepflichtig.
- Meldepflichtig ist jeder, der im Rahmen des o. g. Geltungsbereiches ein Vorkommnis wahrnimmt.
- Meldungen sind unverzüglich nach Bekanntwerden des jeweiligen Sachverhaltes bei Einhaltung der erforderlichen Geheimhaltung auf dem kürzesten Wege, an die zuständige DPS oder BT zu erstatten.
- Die Verzögerung einer Meldung infolge nicht vollständig vorhandener Angaben ist nicht zulässig. Die Meldung ist durch den Meldepflichtigen auf dem gleichen Meldeweg zu ergänzen, wenn neue wesentliche Tatsachen bekannt werden.

5.4.2. Sofortmeldepflichtige Vorkommnisse sind:

5.4.2.1. Flugunfälle gemäß Abschn. 5.2.1.

5.4.2.2. Störungen gemäß Abschn. 5.2.2.

Hierzu gehören insbesondere:

- Ausfälle oder Zerstörungen von Hauptbauteilen, Systemen und Anlagen, die den Verlust der Lufttüchtigkeit des Lfz zur Folge haben
- TW-Schäden, die zur Zerstörung eines TW führten oder Ausfall von mehr als einem TW
- Feuer oder Explosion an Bord eines Lfz
- rechtswidrige Handlungen an Bord eines Lfz
- Bedien- und Steuerfehler, durch die eine unmittelbare Gefahr eines Flugunfalles verursacht wurde
- Notlandungen.

5.4.2.3. Allgemeine Vorkommnisse

Hierzu gehören insbesondere:

- Alle Beschädigungen von Lfz, die nicht als Flugvorkommnis zu werten sind
- allgemeine Vorkommnisse im Instandhaltungsprozeß
- Arbeitsunfälle
- Kfz-Unfälle mit Fahrzeugen der INTERFLUG
- Schäden an Menschen und Tieren infolge aviochemischer Einwirkungen und PSM-Verluste durch Anlagendefekte und Notabwurf im AF.

5.4.3. Meldeweg

5.4.3.1. Bei Flugvorkommnissen ist die Meldung gemäß geltendem Meldevordruck (Abb. 014) zusätzlich schriftlich abzufassen

- Der Kdt oder sein Stellvertreter melden unverzüglich jedes Flugvorkommnis an die für den Arbeitsbereich (Bezirk) zuständige DPS oder direkt an den ATCC Berlin-Schönefeld.
- Flugunfälle sind außerdem dem zuständigen VPKA zu melden.
- Maßnahmen zur dringenden Hilfeleistung sowie zur Verhinderung von erheblichen Folgeschäden dürfen eine Rekonstruktion des Vorkommnisses nicht ausschließen.
- Über den Hergang und die vermutlichen Ursachen des Vorkommnisses ist vom Kdt, SM ein schriftlicher Bericht anzufertigen, von anderen Beteiligten und Zeugen je nach Erfordernis.

5.4.3.2. Bei Defekten muß der Kdt oder ein durch ihn beauftragtes Besatzungsmitglied am Tag der Feststellung des Defektes eine Meldung mit detaillierter Beschreibung des Defektes und über eingeleitete Maßnahmen abgeben.

- Die Meldung ist über die zuständige DPS, an den für den Bereich zuständigen entscheidungsbefugten Mitarbeiter aus dem Lfz-Instandhaltungsprozeß abzusetzen, der über weitere Maßnahmen entscheidet.

5.4.4. Vorabmeldung

Bei Überschreitung der vorgesehenen Landezeit des Lfz (Abschn. 2.2.2.1.) ist vom Startleiter eine Meldung nach folgendem Muster an das zuständige VPKA abzusetzen:

Lfz-Kz
Name des Kdt
Startort und Startzeit
Flugziel und Flugstrecke
vorgesehene Landezeit
eingeleitete Maßnahmen

31.10.1987
Ausgabe: 3

NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

INTERFLUG Struktureinheit:	Vorkommnismeldung	Raum für Registriervermerke
① Meldende Stelle: (Struktureinheit/Name/Dienststellung/Nachrichtenverb.)		② Datum: Uhrzeit: der Meldung
③ Datum: Uhrzeit: des Vorkommnisses		④ Ort: (oder Position des Luftfahrzeuges) des Vorkommnisses
⑤ Art des Vorkommnisses Flugvorkommnis: ⑤.1 ☐ Allgem. Vorkommnis: ⑤.2 ☐		Kurzbezeichnung lt. Rahmenmeldetabelle: zutreffendes ankreuzen
⑥ Gegenstand des Vorkommnisses: (Bei Flugvorkommnissen Angaben über ⑥.1 Luftfahrzeugtyp; Staatszugehörigkeits- u. Eintragungszeichen; ⑥.2 Halter oder Nutzer des Luftfahrzeuges; ⑥.3 Name des Kommandanten/Name des SM.)		
⑦ Kurze Schilderung über den Hergang des Vorkommnisses; vermutliche Ursachen (Motiv): (Bei Flugvorkommnissen ⑦.1 Zweck des Fluges; ⑦.2 Start- u. Zielflughafen (Platz); ⑦.3 Anzahl der Besatzungsmitglieder; ⑦.4 Anzahl der Passagiere.)		
⑧ Eingetretener Schaden / Personen- oder Sachschaden? Wer wurde geschädigt?		
⑨ Eingeleitete Maßnahmen: Rettung, Bergung, Sicherung, Untersuchung, Meldung u.ä. Wer führt die Untersuchung? Wem wurde dieses Vorkommnis wann noch gemeldet?		
Raum für Eintragungen des Empfängers der Vorkommnismeldung Struktureinheit Name/Dienststellung Datum/Uhrzeit		
Weiter gemeldet an: Struktureinheit/Name/Dienststellung/Uhrzeit. Bei Bedarf Rückseite benutzen		

Die Einsatzbesatzungen sind verpflichtet, nach Flugvorkommnissen den Flugbetrieb umgehend einzustellen, den Ereignisort abzusperren und das Lfz zu sichern. Über die Fortsetzung des FB bzw. Freigabe des Lfz zur Reparatur entscheidet der Leiter der Untersuchungskommission.

Bei Defekten ist eine Weiterführung des FB möglich, wenn:

- der Defekt im Rahmen der Richtlinie liegt
- der Kdt sich zur Fortsetzung des Fluges bzw. des FB entscheidet
- der SM das Lfz für den FB freigibt.

- 6.1. Sicherheitsmaßnahmen am Boden
 - 6.1.1. Verantwortlichkeiten
 - 6.1.2. Abstellen der Lfz
 - 6.1.3. Abstellplatz
 - 6.1.4. Bewachung der Lfz
 - 6.1.5. Sicherung der Lfz
- 6.2. Sicherheitsmaßnahmen während des FB
- 6.3. Arbeits- und Brand- sowie Umweltschutz
 - 6.3.1. Allgemeine Grundsätze
 - 6.3.2. Verhalten auf AFP/GFP
 - 6.3.3. Verhalten am Lfz
 - 6.3.4. Umgang mit Pflanzenschutzmitteln
 - 6.3.5. Belehrungen betriebsfremder Personen
 - 6.3.6. Brandschutz
 - 6.3.7. Umweltschutz

Für die Einhaltung aller Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des ihm zugeordneten Lfz ist der Kdt verantwortlich.

6.1.1. Verantwortlichkeiten

Für die Einsatzbesatzungen sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Bei Verdacht und Hinweisen auf rechtswidrige Handlungen, die gegen die zivile Luftfahrt gerichtet sind, ist sofort Meldung zu erstatten.
- Vom jeweiligen Angehörigen der Einsatzbesatzung sind nach Beendigung des täglichen Flugbetriebes, vor dem kurzzeitigen Verlassen des AFP/GFP bzw. bei kurzzeitigen Unterbrechungen die angewiesenen Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen.
- Werden Eingriffe oder Beschädigungen sowie Verstöße gegen diese Festlegungen (offene Türen, beschädigte Plomben o. ä.) festgestellt, so ist eine Vorkommnismeldung zu erstatten sowie eine Fremdkörperkontrolle im Lfz durchzuführen.

6.1.2. Abstellen der Lfz

Abgestellte Lfz sind wie folgt zu sichern:

- Sicherheitsmaßnahmen lt. BO 99 durchführen
- Klappen und Luken schließen
- Einstiegstüren verschließen
- Plomben lt. LH des jeweiligen Typs anbringen.

6.1.2.1. In Hallen

Werden Lfz in Luftfahrzeugunterstellhallen abgestellt, sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Es dürfen nur vom Betrieb Agrarflug genehmigte Hallen genutzt werden.
- Für die Benutzung ist eine Hallenordnung notwendig.
- Lfz sind in Hallen nur auf markierten Standplätzen abzustellen. Sind für eine schnelle Evakuierung Bugsiervorrichtungen erforderlich, so müssen diese am Lfz bereitliegen.
- Der Abstand zwischen den Lfz sowie zwischen Lfz und Hallenwand darf nicht weniger als 0,5 m betragen.
- Lfz dürfen erst in die Halle gebracht werden, wenn die TW abgekühlt sind (weniger als 120 °C Zylinderkopftemperatur).
- Lfz dürfen nur mit gelöster Parkbremse und vorgelegten Bremsklötzen abgestellt werden.
- Ein gleichzeitiges Abstellen von Luftfahrzeugen und Kraftfahrzeugen in Luftfahrzeugunterstellhallen ist nicht zulässig.

6.1.2.2. Im Gatter

Zur Gewährleistung einer größtmöglichen Sicherheit der Lfz auf den GFP müssen alle Abstellplätze durch eine übersteiggeschützte Umzäunung (Gatter) gesichert sein. Für die Anlage der Gatter gelten folgende Festlegungen:

- Das Gatter muß eine Entfernung von 50 m zu öffentlichen Verkehrswegen aufweisen.
- Um das Gatter ist ein Brandschutzstreifen anzulegen, der mindestens 1,5 m breit ist und einen Mindestabstand von 5 m zum Lfz bzw. Straßentankwagen aufweist.

Auftretender Bewuchs ist mechanisch bzw. mit brandungefährlichen Herbiziden zu vernichten.

Werden Lfz im Gatter abgestellt, sind zusätzlich zu den im Abschn. 6.1.2. geforderten Maßnahmen folgende Festlegungen einzuhalten:

- Flz an entsprechende Verankerungen befestigen (Abschn. 8.6.), mit Planen abdecken, Bremsklötze vorlegen und Ruderfeststellvorrichtungen anbringen.
- HS werden mit angezogener Parkbremse abgestellt sowie durch Bremsklötze gegen Wegrollen gesichert. Die TS-Blätter sind zu verzurren.

6.1.2.3. Auf dem AFP

Auf dem AFP wird das Luftfahrzeug in der Regel bei kurzzeitigen Flugpausen am Beladepplatz oder am Tankwagen abgestellt, dabei ist die Parkbremse anzuziehen. Die angewiesenen Sicherheitsmaßnahmen sind durchzuführen.

6.1.3. Abstellplatz

Bei der Anlage der Abstellplätze sind folgende Festlegungen einzuhalten:

- Der Mindestabstand des Abstellplatzes zu Bäumen, Hochspannungsfreileitungen, zum Straßentankwagen, Maschinen und Geräten etc. muß 25 m betragen, zur markierten SLB 20 m, das seitliche Hindernisverhältnis von 1:5 ist einzuhalten. Gebäude und Aufenthaltsraum des Wächters müssen mindestens 25 m vom Abstellplatz entfernt sein, sofern sie über eine mögliche Zündquelle (Schornstein - Funkenflug) verfügen. Gemessen wird der Abstand bis zur Zündquelle.

- Werden Lfz hintereinander abgestellt, so muß der Abstand mindestens das 1,5fache der größten Tragflächenspannweite betragen.
- Die Zwischenräume bei nebeneinander abgestellten Lfz dürfen nicht weniger betragen als:
 - . 2 m, bei Lfz mit einer Tragflächenspannweite bzw. Tragschraubendurchmesser bis 15 m
 - . 7 m, bei Lfz mit einer Tragflächenspannweite bzw. Tragschraubendurchmesser über 15 m
- Für das Einkuppeln und Durchdrehen der TS bei Hubschraubern, ist ein allseitiger Mindestabstand zu anderen Lfz von 10 m einzuhalten. Für Start, Standschweben und Landung ist der Abschnitt 3.3.6. zu beachten.
- Der Abstellplatz ist so auszuwählen, daß bei Unwetter das oder die Lfz nicht beschädigt werden können, z. B. durch herabfallende Äste.

Weiterhin bestehen folgende Anforderungen an einen Abstellplatz:

- Auf dem Abstellplatz hat in der Nähe des Lfz ein Handfeuerlöscher zu stehen.
- Gegenstände, die nicht für die direkte Arbeit am Lfz benötigt werden, sind vom Abstellplatz zu entfernen.

6.1.4. Bewachung der Lfz

Die Bewachung der Luftfahrzeuge und der Stationsausrüstung regelt die Rahmenwachordnung der INTERFLUG.

Wird die Bewachung von Luftfahrzeugen durch den Vertragspartner nicht gewährleistet, ist dem zuständigen Leiter durch den Stationskommandanten sofort Meldung zu erstatten. Die Rahmenwachordnung ist unter Verantwortung des Stationskommandanten gemeinsam mit den örtlichen Sicherheitsorganen und dem Vertragspartner objektbezogen zu spezifizieren.

Die Bewachung erfolgt durch die Einsatzbesatzung, bei deren Abwesenheit durch vom Auftraggeber ausgewählte, von den örtlichen Organen der Deutschen Volkspolizei bestätigte und vom Kommandanten belehrte Bewachungskräfte. Die Belehrung ist nachweispflichtig und mindestens quartalsweise zu wiederholen, sie hat vor der Übergabe an das Wachpersonal zu erfolgen und beinhaltet:

- a) in Abwesenheit der Besatzung darf keine Person den Abstellplatz des Lfz betreten.
Für jedes auf dem GFP abgestellte Lfz ist ein Wachbuch zu führen
- b) das Fernhalten aller unbefugten Personen vom GFP bzw. AFP
- c) den Gebrauch der Signal- und Kommunikationsmittel
- d) den Gebrauch der Feuerlöscher
- e) das Verhalten in besonderen Situationen (einschließlich Unwetter)
- f) das Verhalten beim Erscheinen von Kontrollbeauftragten der INTERFLUG bzw. der SLI, der HVZL und anderer Kontrollorgane
- g) die richtige Übergabe an die Ablösung.

Die Übergabe der Wache erfolgt gegen Unterschrift im Wachbuch gemäß der Festlegungen der Rahmenwachordnung und der objektbezogenen Wachordnung. Aus dem Wachbuch muß eindeutig hervorgehen, unter wessen Kontrolle sich die gesamte Station mit Luftfahrzeugen zum jeweiligen Zeitpunkt befindet.

6.1.5. Sicherung der Luftfahrzeuge

Vor der Übergabe an die Bewachungskräfte sind alle vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Der Übernahme/Übergabe hat eine Sichtkontrolle vorauszugehen. Jedes Besatzungsmitglied ist für den Einbau der ihm zugeordneten Sicherung und für die Aufbewahrung ihrer Schlüssel verantwortlich.

In Hallen

Die Tore und Schlupftüren der Halle haben ordnungsgemäß verschlossen und verplombt zu sein. Bei entsprechender sicherheitstechnischer Ausrüstung der Flugbetriebshalle und nach Abnahme durch die örtlichen Schutz- und Sicherheitsorgane kann eine manuelle Bewachung entfallen.

Auf GFP

Die Tore und Schlupftüren der Sicherheitsumzäunung sowie der Straßentankwagen haben ordnungsgemäß verschlossen und verplombt zu sein.

Auf AFP

Während des Flugbetriebes hat jedes Besatzungsmitglied seine Sicherungen und Schlüssel unter Verschuß aufzubewahren.

Zur Gewährleistung der Sicherheit während des Flugbetriebes sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Das Betreten der Luftfahrzeugkabinen ist nur dem auf dem Flugauftrag eingetragenen Personal und den Kontrollbeauftragten des Betriebes INTERFLUG sowie der Staatlichen Luftfahrtinspektion (SLI) gestattet.
- Verläßt die Besatzung die Lfz-Kabine, so sind die vorgeschriebenen Maßnahmen zu treffen.
- Auf dem AFP/GFP dürfen sich nur dafür befugte Personen aufhalten.
- Unbefugte Personen sind vom AFP/GFP zu verweisen, leisten sie gegebenen Weisungen nicht Folge, ist der Flugbetrieb einzustellen, das Lfz zu sichern und Meldung an die DVP zu geben.
- Erkennt der Kdt während des Landeanfluges Unregelmäßigkeiten am AFP/GFP, die auf rechtswidrige Handlungen gegen das Lfz hindeuten, so hat er geeignete Maßnahmen einzuleiten.

6.3.1. Allgemeine Grundsätze

1. Die Gewährleistung ist in enger Zusammenarbeit mit den Vertragspartnern abzusichern. Abgegrenzte Verantwortungen, die sich aus der Zuordnung der Arbeitsmittel oder aus Festlegungen im Chartervertrag ergeben, entbinden nicht von der Pflicht, auf erkannte Gefahren unverzüglich zu reagieren oder sogar den Flugbetrieb einzustellen.
2. Vor und während der Arbeitsdurchführung darf kein am Arbeitsablauf Beteiligter unter Einfluß von Alkohol oder anderen die Reaktionsfähigkeit vermindernenden Mitteln stehen.
3. Alle zum Arbeitsprozeß benötigten Arbeitsmittel sind entsprechend den Bedienanweisungen zu nutzen, instandzuhalten, pfleglich zu behandeln und sachgemäß zu lagern.
4. Die zur Nutzung ausgegebenen Arbeitsschutzbekleidungen und -mittel (einschließlich Sonderdienstbekleidung) sind zweckentsprechend und im angewiesenen Umfang zu tragen und pfleglich zu behandeln.
5. Bei Arbeiten am Luftfahrzeug müssen mindestens zwei Personen anwesend sein. Werden betriebsfremde Personen zu Hilfeleistungen benötigt, müssen diese für den Einsatz am Lfz bestätigt, die Genehmigung des Einsatzleiters ausgesprochen und eine Unterweisung über bestehende Gefahren durchgeführt sein.

6.3.2. Verhalten auf AFP/GFP

1. Unbefugten ist der Zugang zu verwehren. Diesbezügliche Hinweisschilder und Absperrungen sind entsprechend den Bedingungen zu errichten.
2. Zur Gewährleistung der landwirtschaftlichen Nutzung ohne Gefährdung oder Behinderung des Flugbetriebes sind mit dem Einsatzleiter entsprechende Absprachen zu treffen.
3. Roll- und Fahrzeugbewegungen sind nur auf den durch den Kommandanten festzulegenden Wegen durchzuführen. Bei unübersichtlicher Lage sind diese zu kennzeichnen. Das Befahren der SLB ist nur zu Überprüfungs-, Instandhaltungs- und Schleppfahrten erlaubt.
4. Im Umkreis von 25 m um das Luftfahrzeug und den Straßentankwagen besteht Rauchverbot. Während trockener Witterungsperioden ist diese Zone zu erweitern, gegebenenfalls sind Raucherinseln mit Wundstreifen anzulegen.
5. Zum Abfackeln von verunreinigtem Waschbenzin und zur Verbrennung von Leergut sind in einem Mindestabstand von 100 m zur SLB, zum Tank-, Abstell- und Beladepplatz Verbrennungsplätze einzurichten. Das Anlegen derartiger Feuer ist unter folgenden Bedingungen gestattet:
 - Absicherung einer ständigen Beaufsichtigung;
 - Windrichtung und -stärke dürfen keine Gefährdungen für Luftfahrzeuge, Straßentankwagen, Wald, Nachbarkulturen usw. hervorrufen;
 - es darf nur bei Tageslicht verbrannt werden;
 - während des Flugbetriebes ist die Genehmigung vom Startleiter einzuholen. Die Rauchentwicklung darf den Flugbetrieb nicht behindern;
 - liegt der Flugplatz zwischen Waldgebieten, so ist eine Absprache mit dem zuständigen Organ Feuerwehr zu veranlassen;
 - verbleibende Glut muß vollständig gelöscht oder mit Erde abgedeckt werden.

6.3.3. Verhalten am Lfz

1. Der Aufenthalt im Abstand von weniger als einem Meter zur Luftschraubenebene bei stehendem Triebwerk ist verboten. Erfordern Instandhaltungsarbeiten die Unterschreitung dieses Abstandes, so ist entweder die Person in der FF-Kabine zu verständigen oder der Zutritt zur FF-Kabine zu verhindern.
2. Es sind Gehörschutzmittel anzuwenden:
 - in der Kabine bei laufenden TW
 - als Sicherungsposten bei TW-Läufen
 - als Stationsmechaniker während des Startvorganges
3. Fahrzeugbewegungen in einem Abstand von weniger als 5 m zum Luftfahrzeug sind im Schrittempo durchzuführen.
4. Das Luftfahrzeug ist nur an den vorgesehenen Zugängen zu betreten und zu verlassen. Instandhaltungsarbeiten außerhalb der Betretensflächen dürfen nur mit speziellen Matten oder von der Bordleiter aus durchgeführt werden. Arretierungen der Bordleiter sind zu sichern.

5. Vor dem Anlassen und bei laufendem Triebwerk sind folgende Festlegungen zu beachten:

- Gefahrenbereiche der Flugzeuge ¹⁾

. Gefahrenbereich 1

Dieser darf nicht betreten werden.

. Gefahrenbereich 1a

Dieser Gefahrenbereich besteht bei Stillstand der LS und hat einen allseitigen Abstand zur LS von 1 m.

Arbeiten in diesem Gefahrenbereich dürfen nur durchgeführt werden, wenn der Zündschalter ausgeschaltet ist und ein unbeabsichtigtes Anlassen ausgeschlossen werden kann.

. Gefahrenbereich 2

Es dürfen sich nur Besatzungsmitglieder oder von diesen beauftragte Betriebsangehörige in Ausübung ihrer zugewiesenen Funktion im Gefahrenbereich aufhalten. Während ihrer Tätigkeit im Gefahrenbereich müssen sie in ständiger Sichtverbindung mit der Besatzung in der Kabine des Flugzeuges stehen.

. Gefahrenbereich 3

Der Aufenthalt ist, außer dem Personenkreis des Gefahrenbereiches 2, nur aktenkundig unterwiesenen Mitarbeitern der Vertragspartner in Ausübung ihrer zugewiesenen Funktion gestattet.

Festgelegte Zu- und Abgänge sind einzuhalten (siehe Abb. 015).

Der Gefahrenbereich ist nur bei Leerlaufdrehzahl des Triebwerkes zu betreten.

Es darf sich immer nur eine Person auf dem Tragflügel befinden.

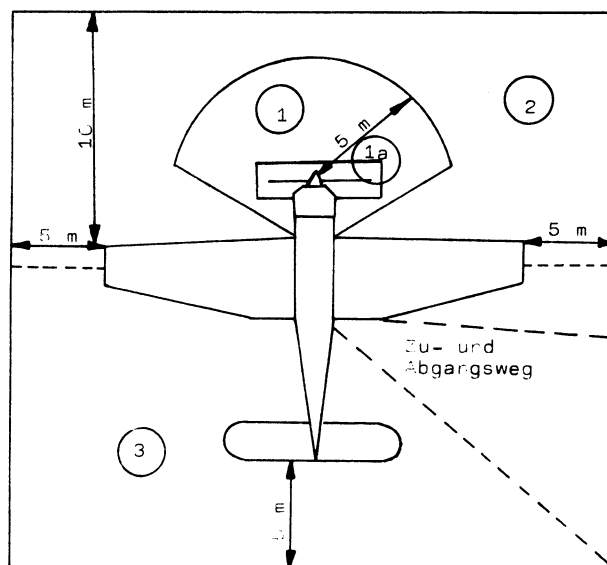


Abb. 015

- Gefahrenbereiche des Hubschraubers Ka-26 ²⁾

. Gefahrenbereich 1

Der Gefahrenbereich umfaßt die 5 m allseitig erweiterte Kreisfläche, die von der rotierenden Tragsschraube beschrieben wird.

¹⁾ Abgrenzung der Gefahrenbereiche in horizontaler Ebene siehe Abb. 015

²⁾ Abgrenzung des Gefahrenbereiches in horizontaler Ebene siehe Abb. 016

Verhaltensanforderungen

Dieser Gefahrenbereich darf nicht betreten werden bei:

- dem Anlassen der Triebwerke
- dem Einkuppeln der Tragschraube
- dem Start
- der Landung.

Dieser Gefahrenbereich darf auf Weisung des Hubschrauberkommandanten bei Leerlaufdrehzahl der TS betreten werden von:

- Besatzungsmitgliedern zur Ausübung ihrer zugewiesenen Funktionen
- Arbeitskräften des Vertragspartners zur Gewährleistung der Beladung des Hubschraubers.

Dieser Gefahrenbereich darf auf Weisung des Hubschrauberkommandanten bei TS-Drehzahlen bis 96 % betreten werden von lizenziertem technischen Personal zur Durchführung von technologischen Maßnahmen bzw. Prüf- und Kontrollaufgaben am Hubschrauber. Dazu sind die festgelegten Zu- und Abgänge sowie der Transportweg zu benutzen, die aus der Abb. 016 ersichtlich sind.

Gefahrenbereich 2

Der Gefahrenbereich 2 ist die Fläche des Abflugsektors bis zu einer Entfernung von 50 m in Flugrichtung, die begrenzt wird von den Schenkeln des Zentriwinkels von 50° , der den Tragschraubendrehkreis einschließt und am Gefahrenbereich 1 beginnt.

Verhaltensanforderungen

Das Betreten des Gefahrenbereiches 2 ist grundsätzlich verboten, ausgenommen der Startleiter bei Notwendigkeit einer Landeeinweisung.

Gefahrenbereich 3

Der Gefahrenbereich 3 ist die Fläche des Anflugsektors bis zu einer Entfernung von 25 m entgegen der Flugrichtung, die begrenzt wird von den Schenkeln des Zentriwinkels von 50° , der den Tragschraubendrehkreis einschließt und am Gefahrenbereich 1 beginnt.

Verhaltensanforderungen

Das Betreten des Gefahrenkreises 3 ist allen Personen bei Start und Landung des Hubschraubers verboten.

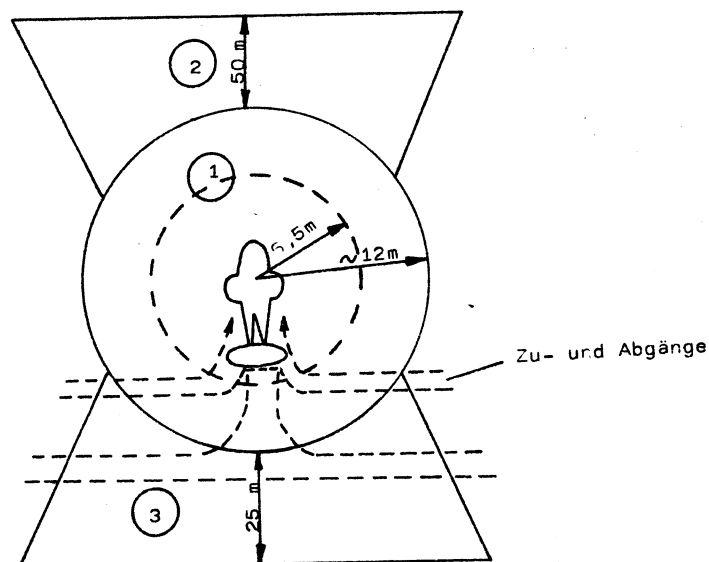


Abb. 016

6.3.4. Umgang mit Pflanzenschutzmitteln (PSM)

1. Bei der Ausbringung von PSM, die einer Giftklasse angehören, muß vom Auftraggeber ein Werkträger mit Erlaubnisschein für Umgang mit Giften gestellt werden.
2. Ist in einer Entfernung von 500 m keine sanitäre Einrichtung mit fließendem Wasser nutzbar, so ist für reichlich frisches Wasser für hygienische Zwecke zu sorgen.
3. Der Beladeprozess bzw. das Ausbringen ist nur statthaft, wenn die Arbeitsmittel bzw. das Luftfahrzeug keine Undichtigkeiten aufweisen und die Lufttemperatur nicht mehr als 25 °C beträgt.
4. Alle Gegenstände einschließlich Luftfahrzeug, die mit PSM behaftet sind, dürfen nur mit Arbeitsschutzhandschuhen angefaßt werden. Ein konzentriertes Inhalieren von verdunstetem PSM ist zu vermeiden, indem der Kopf nicht unmittelbar über die Behälteröffnung des Luftfahrzeuges bzw. den Ansetzbehälter gehalten wird. Funktionsproben der Düsen sind unter Beachtung der Windrichtung so durchzuführen, daß eine Gefährdung von Personen ausgeschlossen wird.
5. Die Aufnahme von Speisen und Getränken sowie das Rauchen ist nur gestattet, wenn die Hände gründlich gereinigt sind und mit PSM verschmutzte Kleidung gewechselt wurde. Der Genuß von Alkohol darf erst 3 Stunden nach Beendigung der Arbeit erfolgen. Die Arbeit gilt als beendet, nachdem eine Ganzkörperreinigung erfolgt.
6. Die Arbeitskleidung ist mindestens wöchentlich zu wechseln. Während der Reinigung der Kleidung dürfen sich keine anderen Kleidungsstücke im gleichen Waschprozeß befinden.
7. Bei Abdrift auf andere Kulturen ist der Einsatzleiter zu informieren.
8. Bei Einsatz von Signalisten müssen diese mit Atemschutzgeräten ausgerüstet sein.
9. Das Einfliegen in die Sprühwolke ist nicht gestattet. Bei Unvermeidbarkeit sind nachfolgend alle Luftfahrzeugteile zu reinigen, die ohne Arbeitsschutzhandschuhe angefaßt werden sollen.
10. Es ist verboten, leere Verpackungsmaterialien von PSM für andere Zwecke zu verwenden. Das Abbrennen von Verpackungsmaterialien hat unter Beachtung des Abschn. 6.3.2. (5) zu erfolgen. Die Asche ist zu vergraben.

6.3.5. Belehrungen betriebsfremder Personen

1. Allgemeine Grundsätze:
 - Nachfolgender Personenkreis ist in Verantwortung des Kommandanten über luftfahrzeugspezifische Verhaltensanforderungen zu belehren:
 - . Einsatzleiter
 - . Bedienpersonen des Beladegerätes
 - . Beladehilfspersonen
 - . Signalisten
 - . Kraftfahrer von Transportfahrzeugen
 - . Bewachungskräfte
 - Die Belehrungen sind in Form von praxisbezogenen Unterweisungen durchzuführen und schriftlich nachzuweisen.
 - Zu folgenden Anlässen sind Belehrungen durchzuführen:
 - . bei Arbeitsaufnahme, nach längerer Unterbrechung oder bei Vertragspartnerwechsel
 - . bei längerer Arbeitsdurchführung in monatlichen Abständen
 - . bei Umstellung der Beladetechnologie (fest - flüssig)
 - . bei Funktionswechsel bzw. Neuzugängen des Personals
 - . mindestens vierteljährlich der Einsatzleiter über die Fahrbetriebsordnung für Straßentankwagen.
2. Allgemeingültige Verhaltensanforderungen
 - Einweisung in die Gefahrenbereiche des Luftfahrzeuges (siehe Abschn. 6.3.3. (5))
 - Rauchverbot am Luftfahrzeug und am Tankplatz (siehe Abschn. 6.3.2. (4))
 - Anlegen von offenem Feuer (siehe Abschn. 6.3.2. (5))
 - Einweisung in die örtlichen Bedingungen des Flugplatzes (SLB, Roll- und Transportwagen) (siehe Abschn. 6.3.2. (3))
 - Einweisung in die Handhabung und Einsatzmöglichkeiten der vorhandenen Feuerlöscher.

3. Spezielle Verhaltensanforderungen

- Einsatzleiter

- . Zugang zum und Verhalten am Luftfahrzeug bei laufendem Triebwerk
- . Gewährleistung des hindernisfreien Raumes der SLB einschließlich Bewuchshöhe und Absprache über eventuelle Weidenutzung bzw. Erntetätigkeiten

- Bedienperson des Beladegerätes:

- . Einhaltung des seitlichen Hindernisverhältnisses vor der Landung des Luftfahrzeuges
- . Festlegungen über Zeichengebung:
 - .. Heranfahren an das Luftfahrzeug
 - .. Unterbrechung des Beladevorganges
 - .. Zuladung wird reduziert
 - .. Beladegerät aus dem Gefahrenbereich fahren
- . Durchführung einer imitierten Beladung mit wenig gefülltem Beladebehälter

- Beladehilfspersonen:

- . Zugang zum und Verhalten am Luftfahrzeug bei laufendem Triebwerk
- . Unterweisung während einer imitierten Beladung bei stehendem Triebwerk

- Signalisten:

- . die Signalisten sind über den Gebrauch, das Herausnehmen des Kabinenfeuerlöschers und das Öffnen der Anschnallgurte zu belehren. In diesem Zusammenhang hat gleichzeitig eine kurze Einweisung in die 1. Hilfe zu erfolgen. Auf den Aufbewahrungsort des Sanitätspäckchens ist hinzuweisen.
- . Die Möglichkeiten der telefonischen Verbindungsaufnahme mit dem Arzt, der Deutschen Volkspolizei und der Feuerwehr müssen dem Signalisten bekannt sein.
- . Die Signale sind so aufzustellen, daß sie auch bei Vorhandensein von Hindernissen vom Kdt im Anflug des Arbeitsfeldes rechtzeitig zu erkennen sind.
- . Die Signalisten sollen sich stets im rechten Winkel zur Durchflugsrichtung bewegen und nach Möglichkeit gegenseitig Sichtverbindung haben. Bei Seitenwind wählen sie vor allem beim ersten Arbeitsdurchflug einen solchen Sicherheitsabstand zur Begrenzung der Arbeitsfläche, daß Nachbarkulturen nicht gefährdet werden können.
- . Unbefugte Personen, besonders Kinder, sind von der Bearbeitungsfläche zu verweisen.
- . Zeichengebung zur Verständigung zwischen dem

Kommandanten und Signalisten

Zur Verständigung der Signalisten mit der Besatzung und umgekehrt gelten folgende Zeichen:

- .. mehrmaliges Schwenken des Signals oder mit der rechten Hand über dem Kopf:
"Applikationsanlage arbeitet nicht"
- .. mehrmaliges Zeigen mit der Hand in Richtung Arbeitsfläche:
"Das Ausbringen der Applikationsstoffe später beginnen
bzw. früher beenden"
- .. mehrmaliges Zeigen mit der Hand entgegengesetzt zur Arbeitsfläche:
"Das Ausbringen der Applikationsstoffe früher beginnen
bzw. später beenden"
- .. Überflug des Arbeitsfeldes in Durchflugrichtung mit leichter wechselseitiger Querneigung des Lfz:
"Wechsel der Arbeitsbreite"
- .. Überflug des Arbeitsfeldes quer zur Durchflugrichtung mit leichter wechselseitiger Querneigung des Lfz:
"Arbeitsende bzw. Unterbrechung"

Diese Flüge sind unter 30 m AGL nicht gestattet!

- Maßnahmen der Signalisten bei einer Notlandung bzw. einer Havarie des Lfz in unmittelbarer Nähe des Arbeitsfeldes
 - .. Besatzung bergen, Entstehungsbrand bekämpfen, VP und ggf. Arzt benachrichtigen
 - .. ist kein Brand zu befürchten und sind bedenkliche innere Verletzungen der Besatzung ersichtlich, ist die Entscheidung des herbeizurufenden Arztes abzuwarten
 - .. alle anderen Personen bis zum Eintreffen der VP vom Lfz fernhalten. Keine Veränderungen vornehmen, die nicht zur Bergung der Besatzung oder Abwendung von Katastrophen notwendig sind.

6.3.6. Brandschutz

Zum Umgang mit Feuerlöschmitteln gelten nachfolgende Festlegungen:

- Folgende Mengen Feuerlöschmittel "Halonen" (Bromid, Tetra, CB, TFB) sind in Abhängigkeit der Nutzung dieser Orte erforderlich
 - Tankplatz: 8 Liter (einschließlich Handfeuerlöscher des Straßentankwagens)
 - Beladeplatz: 2 Liter
 - Abstellplatz: 4 Liter je Lfz bzw. 2 Liter je Lfz plus 1 B-40-Gerät je GFP
 - Flugbetriebshalle: 4 Liter plus 1 B-40-Gerät je Lfz (Minimum) oder 4 Liter plus 2 Kohlendioxid-Löcher Hf 6 kg
- Die Feuerlöscher sind gegen direkte Sonneneinstrahlung zu schützen (Plane).
- Feuerlöschgeräte sind in einem Zyklus von 2 Jahren zu überprüfen. Defekte Feuerlöscher sind auszutauschen.

6.3.7. Umweltschutz

6.3.7.1. Schutz des Wassers und des Bodens

- Die Lagerung und der Umfüllprozeß von Materialien und Abprodukte hat so zu erfolgen, daß eine Verunreinigung des Bodens vermieden wird. Verwendete Tropfschalen und vorhandene befestigte Flächen sind periodisch zu reinigen.
- Der Umgang mit Wasserschadstoffen hat unter der notwendigen Vorsicht zu erfolgen. Es sind Öbertankungen zu vermeiden und Umfüll- und Abklärarbeiten unter Beachtung der Windverhältnisse durchzuführen. Leckstellen am Straßentankwagen und am Beladesystem sind sofort zu beseitigen oder die Arbeit bis zur Beseitigung einzustellen. Arbeiten mit Waschbenzin sind über genügend großen Tropfschalen auszuführen.
- Das anfallende Wasser bei Reinigungsarbeiten darf nicht in Oberflächengewässer geleitet werden. Derartige Arbeiten dürfen in Trinkwassereinzugsgebieten nur durchgeführt werden, wenn Abwasser-sammelanlagen vorhanden sind.
- Das Öl aus den Laderohren der TW ist aufzufangen.
- Dennoch verunreinigter Erdboden ist in dichte Behältnisse zu füllen und auf Schadstoff-Deponie-Flächen abzulagern. Sind an Havariestellen derartige Maßnahmen manuell nicht durchführbar, so ist durch den Ver-tragspartner die zuständige staatliche Gewässeraufsicht zu verständigen.
- Arbeitsflüge mit möglicher Abdrift auf Oberflächengewässer sind verboten.

6.3.7.2. Verringerung der Luftverschmutzung

- Abbrennarbeiten von Verpackungsmaterialien und gebrauchtem Waschbenzin dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Rauchentwicklung zu keiner Belästigung der Anwohner führt.
- Am Beladeplatz ist durch Vermeidung von Ättschäden und durch Ansäen von Gras auf unbefestigten Flächen für ständigen Bewuchs zu sorgen. Extreme Staubentwicklungen sind durch Anfeuchtung der SLB zu vermeiden.

6.3.7.3. Verringerung der Lärmbelastung

Nachfolgende Abstände zu Wohngebieten sind während der Bodenläufe, in der Startphase und bei Überführungsflügen (50 m über Grund) entsprechend den Bedingungen einzuhalten:

Tageszeit	Bodenlauf		Start		50 m über Grund	
	Anzahl	Abstand (m)	Anzahl	Abstand (m)	Anzahl	Abstand (m)
am Tage (6.00 bis 22.00)	1	150	100	110	bis 4 bis 120	30 80
	2	180				
	10	300				
in der Nacht (22.00 bis 6.00)	1	700	1	110	1	80
	2	850				
	3	1000				

- 7.1. Periodische Meldungen
- 7.2. Leistungsabrechnung
- 7.3. Schlüsselsystematik
- 7.4. Umrechnungstabelle
- 7.5. Arbeitsauftrag
- 7.6. Verhalten bei Qualitätsbeanstandungen

Die Wochenmeldung beinhaltet den Zeitraum von Dienstag nach Flugbetriebsende bis zum darauffolgenden Dienstag nach Flugbetriebsende. Der Kommandant meldet jeweils dienstags nach Flugbetriebsende an die Dispatcherstelle (DPS) des zuständigen BT (bei Ausnahmen gem. Abschn. 7.2.) folgende Werte:

1. Kennzeichen des Lfz
2. Hektarumfang nach Arbeitsart unterteilt
 - 3a produktive Fh
 - 3b unproduktive Fh
4. KS-Vorrat/SS-Vorrat
5. Betriebsstundenstand lt. Lfz-Tagebuch
6. Gesamtstarts
7. Anforderungen

Eine Meldung der täglichen Leistungen erfolgt jeweils nach Flugbetriebsende bzw. bis 9.00 Uhr des darauffolgenden Tages an die zuständige Dispatcherstelle (DPS) mit folgenden Werten:

1. Kennzeichen des Lfz
2. Hektarumfang nach Arbeitsart unterteilt
 3. produktive Fh
4. Starts
5. KS/SS-Bestand

Grundlage für jeden Arbeitsflug ist der vom Vertragspartner (ACZ) ausgestellte Arbeitsauftrag (Abschn. 7.5.).

Der Kommandant hat seine erbrachte Leistung in den Flugnachweis unter Anwendung der gültigen Schlüssel-systematik (Abschn. 7.3.) einzutragen.

Die 1. und 2. Kopie der Flugnachweise sind 14tägig den Gruppen Ökonomie der BT bzw. Staffel-Ökonomen zuzustellen (am 11. und bis zum 24. jeden Monats).

- Kommen Lfz (mit Besatzung) einer Staffel zeitweise in einer anderen Staffel zum Einsatz, ist der Halter dieser Lfz abrechnungspflichtig. Die erbrachten Leistungen gelten dann für den Halter des Lfz.
- Kommen Lfz (ohne Besatzung) einer Staffel zeitweise in einer anderen Staffel zum Einsatz, ist der zeitweilige Nutzer abrechnungspflichtig. Die erbrachten Leistungen gelten dann für den zeitweiligen Nutzer der Lfz.

7.2.1. Flugnachweis (Abb. 017)

- Der Flugnachweis hat nur für ein Lfz (Kennzeichen), einen Kommandanten und einen Vertragspartner Gültigkeit. Erfolgt kein Wechsel, darf je Abrechnungszeitraum nur ein Flugnachweis ausgestellt werden.
- Die Abrechnung hat jeweils für den Zeitraum vom 24. des Vormonats bis zum 10. des laufenden Monats und vom 11. - 23. des laufenden Monats zu erfolgen.
- Beim Ausfüllen ist zu beachten, daß die Flugminuten in Dezimalen einzutragen sind.
- Die Flugnachweise sind wie folgt zu verteilen:
 - . Original = Datenerfassung
 - . 1. Kopie = BT, Ökonomie
 - . 2. Kopie = Auftraggeber
 - . 3. Kopie = Flugzeugführer

7.2.2. Flugkraftstoffabrechnung

- Die Flugkraftstoffabrechnung hat für den Zeitraum eines Monats auf dem geltenden Vordruck (Abb. 018) zu erfolgen. Der Abrechnungstermin wird vom BSL festgelegt.
- Bei der monatlichen FOK-Abrechnung ist von der Besatzung der durchschnittliche FOK-Verbrauch pro Flugstunde und Arbeitsart zu ermitteln und in das Abrechnungsformular einzutragen.
- Der durchschnittliche FOK-Verbrauch pro Flugstunde ist einmal monatlich (zum Abrechnungstermin) und bei der Übergabe des Lfz zu Instandhaltungsmaßnahmen sowie TW-Wechsel im Lfz-Tagebuch einzutragen.
- Der tägliche FOK- und SS-Verbrauch ist im FOK-Nachweisblock nachzuweisen, des weiteren ist, zur Ermittlung des FOK-Verbrauchs pro Flugstunde, in der Spalte Bemerkungen die tägliche Flugzeit einzutragen.

[illegible]

INTERFLUG
Betrieb Agrarflugden

Bezirksstaffel: Polizeiliches Kennzeichen
Tankwagen

Flugkraftstoffabrechnung Monat DM-

Besatzung: Lfz-Führer Stationsmechaniker
.....
.....
.....

	FOK-	SS-	FOK-	SS-
1. Bestand vom Vormonat				
2. Summe aller Eingänge				
davon Kst.				
.....				
.....				
3. Gesamtbestand				
4. Summe aller Abgänge				
Eigene Kst.				
Fremde Kst.				
.....				
5. Eigenverbrauch				
6. Rücklieferungen				
7. Bestand zum Abrechnungszeitpunkt				

Verbrauch je Luftfahrzeug

Lfz-Kennz.	Feststoffeinsatz			Flüssigkeitseinsatz		
	Fh	FOK Ges.	FOK/Fh	Fh	FOK Ges.	FOK/Fh
DM-						
DM-						
DM-						

Schlüsselsystematik für avio-technische Arbeitsarten
I. Landwirtschaft
Arbeitsarten

Schlüssel	Arbeitsarten	Bemerkungen
- Düngung -		
101	PK-Düngung	
102	PK-Düngung im Obstbau	
103	Kalk-Düngung	
104	Mikronährstoffdüngung	
111	1. N-Gabe Getreide mit KAS	
112	" " " mit HD	
113	" " " mit Ammonsalpeter und SA	
121	2. N-Gabe Getreide mit KAS	
122	" " " mit HD	
123	" " " mit Ammonsalpeter und SA	
131	3. N-Gabe Getreide mit KAS	
132	" " " mit HD	
133	" " " mit Ammonsalpeter und SA	
141	4. N-Gabe Getreide mit KAS	
142	" " " mit HD	
143	" " " mit Ammonsalpeter und SA	
151	N-Düngung zu anderen Kulturen mit KAS	
152	" " " mit HD	
153	" " " mit Ammonsalpeter und SA	
161	N-Düngung im Herbst (Startergabe) mit KAS	
162	" " " mit HD	
163	" " " mit Ammonsalpeter und SA	
171	AHL pur	
172	AHL mit MBP	
173	AHL mit PSM	
181	N-P-K-/N-P-Flüssigdüngung pur	
182	N-P-K-/N-P-Flüssigdüngung mit PSM/MBP	
183	Spurenelemente Flüssigdüngung pur	
184	Spurenelemente Flüssigdüngung TM mit PSM/MBP	
- Aussaat -		
301	Getreide (Hauptfrucht)	
302	Zwischenfrucht	
303	Untersaat	
304	Gras-Klee-Klee gras-Hauptfrucht/Hanglagen	
- Pflanzenschutzarbeiten -		
<u>. Pflanzenschutzarbeiten mit Insektiziden und Akariziden</u>		
401	Getreide	
402	Kartoffeln	
403	Rüben	
404	Raps/Ölfrüchte	
405	Gemüse	
406	Obst	
407	Wein/Hopfen	
408	Sonderkulturen	
<u>. Pflanzenschutzarbeiten mit Fungiziden</u>		
411	Getreide	
412	Kartoffeln	
413	Rüben	
414	Raps/Ölfrüchte	
415	Gemüse	
416	Obst	
417	Wein/Hopfen	
418	Sonderkulturen	

Arbeitsarten Schlüssel	Arbeitsarten	Bemerkungen
---------------------------	--------------	-------------

. Pflanzenschutzarbeiten mit Insektiziden, Fungiziden usw. in Tankmischung

421	Getreide
422	Kartoffeln
423	Rüben
424	Raps/Ölfrüchte
425	Gemüse
426	Obst
427	Wein/Hopfen
428	Sonderkulturen
431	Bodenschädlinge
432	Hygieneschädlinge

. Herbizide und Wachstumsregulatoren

441	Unkrautbekämpfung
442	Sikkation und Defoliation
443	Grasnarbentötung
451	MBP in Getreide
452	MBP in Gemüse
453	MBP in Obst
454	MBP in anderen Kulturen

II. Forstwirtschaft

- Düngung -

501	PK-Düngung auf Kiefern
502	" " auf Fichten
503	" " auf sonstigen Holzarten
511	Kalk-Düngung auf Kiefern
512	" " auf Fichten
513	" " auf sonstigen Holzarten
521	N-Düngung auf Kiefern
522	" " auf Fichten
523	" " auf sonstigen Holzarten
571	Flüssigdüngung auf Kiefern
572	Flüssigdüngung auf Fichten
573	Flüssigdüngung auf sonstigen Holzarten

- Pflanzenschutz -

601	mit Insektiziden und Akariziden
602	mit Fungiziden
603	mit Insektiziden, Fungiziden usw. in Tankmischung
604	Bodenschädlinge
605	Hygieneschädlinge
606	Herbizideinsatz
607	Weichlaubholzbekämpfung
608	MBP-Einsatz

Arbeitsarten	Arbeitsarten	Bemerkungen
--------------	--------------	-------------

III. Sonderarbeitsarten und sonstige kommerzielle Flüge

Kommerzielle Flüge in der Landwirtschaft

801	Bekämpfung von Bränden im Getreide und Sonstiges	
802	Sonderflüge auf Veranlassung des AG	

Kommerzielle Flüge in der Volkswirtschaft

811	Bekämpfung von Ölhavarien	
812	Gewässersanierung	
813	Sonstige Flüge im Auftrag der Wasserwirtschaft	

Kommerzielle Flüge in der Forstwirtschaft

821	Erkundungsflüge	
822	Waldbrandbekämpfung	
823	sonstige Flüge im Auftrag der Forst	
824	Kalkung (Fh)	

Kommerzielle Flüge für ZV

831	Überführungsflüge	
832	Aufklärungsflüge	
833	sonstige Flüge für ZV	

Sonstige kommerzielle Charterflüge

841	F/E-Flüge für AG	
842	Überführung über den Betreuungsbereich des AG hinaus	
843	sonstige Charterflüge	

IV. Nichtkommerzielle Flüge und Leistungen

Besatzung

901	Besatzungsüberprüfung	
902	Trainingsflüge	
903	Schulflüge (ohne Vertrag)	

Überführungsflüge

911	Überführung aus technischen Gründen	
912	Überführung von GFP - AFP	

Kontrollflüge

921	Technische Kontrollflüge	
922	Werkstattflüge	
923	Technische Prüf- und Abnahme Flüge	

ZV

931	Überführungsflüge	
932	Aufklärungsflüge	
933	Sonstige ZV-Flüge	

Sonstige nichtkommerzielle Flüge

941	F/E innerbetrieblich	
942	Inspektionsflüge	

Umrechnungstabelle von Minuten in Dezimale

1 Minute	=	0,02	31 Minuten	=	0,52
2 Minuten	=	0,03	32 "	=	0,53
3 "	=	0,05	33 "	=	0,55
4 "	=	0,07	34 "	=	0,57
5 "	=	0,08	35 "	=	0,58
6 "	=	0,10	36 "	=	0,60
7 "	=	0,12	37 "	=	0,62
8 "	=	0,13	38 "	=	0,63
9 "	=	0,15	39 "	=	0,65
10 "	=	0,17	40 "	=	0,67
11 "	=	0,18	41 "	=	0,68
12 "	=	0,20	42 "	=	0,70
13 "	=	0,22	43 "	=	0,72
14 "	=	0,23	44 "	=	0,73
15 "	=	0,25	45 "	=	0,75
16 "	=	0,27	46 "	=	0,77
17 "	=	0,28	47 "	=	0,78
18 "	=	0,30	48 "	=	0,80
19 "	=	0,32	49 "	=	0,82
20 "	=	0,33	50 "	=	0,83
21 "	=	0,35	51 "	=	0,85
22 "	=	0,37	52 "	=	0,87
23 "	=	0,38	53 "	=	0,88
24 "	=	0,40	54 "	=	0,90
25 "	=	0,42	55 "	=	0,92
26 "	=	0,43	56 "	=	0,93
27 "	=	0,45	57 "	=	0,95
28 "	=	0,47	58 "	=	0,97
29 "	=	0,48	59 "	=	0,98
30 "	=	0,50	60 "	=	1,00

Der Kommandant erhält vor Arbeitsbeginn vom Einsatzleiter einen schriftlichen Arbeitsauftrag.

Im Arbeitsauftrag muß enthalten sein:

- Arbeitsort
- Arbeitszeitraum
- Arbeitsart
- Schlagbezeichnung/Fruchtart
- Schlaggrößen (ha)
- Applikationsmittel
- Aufwandmenge

Abweichungen vom Arbeitsauftrag sind nur im Einverständnis mit dem Einsatzleiter gestattet.



Schadensmeldungen und Qualitätsbeanstandungen sind meldepflichtig. Die Meldung hat durch den Kdt an den zuständigen Bezirksstaffelleiter zu erfolgen.
Der Inhalt der Meldung:

- Schadenstag
- Ort und Stunde
- Beschreibung des Schadens (Kultur, Tiere, etc.)
- Schilderung des Herganges (Ursachen)
- Zeugen
- eingeleitete Maßnahmen

Die Untersuchung von Schäden erfolgt durch eine Schadenskommission, bei der Vertreter des Betriebes AF, des Auftraggebers und bei Bedarf der Staatlichen Versicherung zugegen sein müssen.

Die Kdt sind ohne besonderen Auftrag nicht berechtigt, Untersuchungen einzuleiten, zu führen oder Zusagen, Bestätigungen etc. an andere Personen zu geben.

- 8.1. Allgemeine Festlegungen
- 8.2. Inbetriebnahme von Lfz
 - 8.2.1. Übernahme von Lfz durch den Kdt
 - 8.2.2. Übergabe von Lfz durch den Kdt
- 8.3. Technische Abfertigung von Lfz
 - 8.3.1. Vor- und Nachflugkontrollen
 - 8.3.2. Betankung
 - 8.3.3. Beladung mit Applikationsstoffen
- 8.4. Fortsetzung des FB bei Defekten am Lfz
- 8.5. Benutzung des Flugzeitmessers
- 8.6. Verankerung der Lfz
 - 8.6.1. Allgemeine Festlegungen
 - 8.6.2. Verankerung mit Betonverankerungselementen
 - 8.6.3. Verankerung mit Erdanker
- 8.7. Führung der Borddokumentation
 - 8.7.1. Allgemeine Festlegungen
 - 8.7.2. Einsatzfristen und Werftkontrollen
 - 8.7.3. Wartungs- und Kontrollarbeiten
 - 8.7.4. Flugtageintragungen
 - 8.7.5. Beanstandungen
- 8.8. Schleppen und Rangieren von Lfz
 - 8.8.1. Allgemeine Festlegungen
 - 8.8.2. Personal zum Schleppen und Rangieren von Lfz
 - 8.8.3. Geschwindigkeiten
- 8.9. Windbelastung von Lfz
- 8.10. Betreuung von 2 Lfz durch einen SM

- Technische Arbeiten an Lfz dürfen nur durch techn. Personal des Betriebes AF, die eine Erlaubnis gemäß Erlaubnisordnung für diese Arbeit besitzen, durchgeführt werden.
- Es ist zulässig, daß bestimmte Arbeiten an Lfz von Mitarbeitern ohne Erlaubnis unter Aufsicht eines Mitarbeiters mit Erlaubnis ausgeführt werden.
- Arbeiten an Lfz dürfen nur auf der Grundlage einer verbindlichen techn. Typen- und Nachfolgedokumentation durchgeführt werden.

8.2.1. Übernahme von Luftfahrzeugen durch den Kommandanten

Zur Übernahme eines Luftfahrzeuges sind nur Kommandanten berechtigt, die im Besitz eines gültigen Flugauftrages sind.

Im Einsatz

Die Übernahme vom SM erfolgt schriftlich gemäß Abschn. 2.9.1.

Von der Werft

Die Übernahme erfolgt schriftlich vom Meister bzw. Startdienstmechaniker im Lfz-Tagebuch. Der Kommandant überzeugt sich anhand des Übergabeprotokolls von der Vollständigkeit des Lfz-Zubehörs.

Auf Flughäfen und Flugplätzen

Der Kommandant übernimmt das Lfz von Bewachungskräften bzw. der Volkspolizei unter Vorlage der festgelegten Dokumentation.

Im Ausland

Die Übernahme von Luftfahrzeugen im Ausland erfolgt bei ARO durch Vorlage des gültigen Flugauftrages und des Erlaubnisscheines. Es ist darauf zu achten, daß durch den Vertreter von ARO die Grenz- bzw. Sicherheitsorgane benachrichtigt werden. Die augenscheinliche Übernahme wird im Beisein der Bewachungskräfte durch Kontrolle der Verplombung am Lfz durchgeführt.

Vom Hersteller

Die Übernahme von Luftfahrzeugen des AF vom Hersteller oder vom Reparaturwerk wird durch den Leiter der Abnahmekommission der TKO durchgeführt. Nach Unterzeichnung des Abnahmeprotokolls kann das Lfz vom Kommandanten übernommen werden. Es ist dabei darauf zu achten, daß die Lfz-Zulassung und die Borddokumente alle notwendigen Eintragungen enthalten und das Lfz für den Flugbetrieb freigegeben ist.

8.2.2. Übergabe von Luftfahrzeugen durch den KommandantenIm Einsatz

Die Übergabe der Lfz beim Wechsel der Einsatzbesatzungen erfolgt nach der Kontrolle des Dienst- und Flugauftrages durch die Übergabe der Schlüssel. Die Lfz-Schlüssel werden gegen Unterschrift im Arbeitsflugbuch (FF/HF) bzw. Kontrollblock (SM) übergeben.

An die Werft

Die Übergabe erfolgt an einen Meister bzw. Beauftragten der Werft anhand eines Übergabeprotokolls. Vor der Übergabe müssen die Eintragungen im Lfz-Tagebuch vorgenommen werden.

Auf Flughäfen und Flugplätzen

Die Übergabe der Luftfahrzeuge erfolgt gemäß Abschn. 6.1.2. verplombt an die Bewachungskräfte bzw. die Volkspolizei.

Im Ausland

Wird ein Lfz auf ausländischen Flughäfen oder -plätzen abgestellt, sind die Sicherungsvorrichtungen anzubringen, die Türen zu verschließen und das Lfz ordnungsgemäß zu verplomben. Die Sicherungs- und Kabinenschlüssel verbleiben bei der Besatzung. Über ARO werden die Grenz- bzw. Sicherheitsorgane benachrichtigt. Die Übergabe erfolgt augenscheinlich im Beisein der Bewachungskräfte.

8.3.1. Vor- und Nachflugkontrollen

- Die Vorflugkontrolle ist unmittelbar vor dem ersten Tagesflug durchzuführen. Bei Arbeitsunterbrechung im Laufe eines Flugtages (mit Übergabe an den Wächter) muß vor Wiederaufnahme des Flugbetriebes eine Sichtprüfung im Rahmen der Vorflugkontrolle durchgeführt werden. Fester Bestandteil der Vorflugkontrolle ist eine gewissenhafte Fremdkörperkontrolle.
- Der Umfang der Arbeiten für die Vor- und Nachflugkontrollen ist in den Instandhaltungsvorschriften des jeweiligen Lfz-Typs festgelegt.
- Bei Winterflugbetrieb sind außerdem folgende Festlegungen verbindlich:
 - . Vorwärmen des TW bei einer Außentemperatur von $< 5^{\circ}\text{C}$.
 - . Anbringung der Ölkühlerblende bzw. der Schutzhülle des Ölkühlers.
 - . In Flugpausen bzw. Wartezeiten TW mit TW-Pläne abdecken.
- Die Nachflugkontrolle ist unmittelbar nach dem letzten Tagesflug durchzuführen.
- Mit der Unterschrift im Lfz-Tagebuch bestätigt der Stationsmechaniker die ordnungsgemäße Durchführung dieser Arbeiten.
Der SM meldet das ordnungsgemäß vorbereitete Lfz dem Kommandanten mit Angabe des KS-SS-Vorrates.

8.3.2. Betankung**8.3.2.1. Allgemeine Forderungen**

- Tankfahrzeuge sind am Lfz so aufzustellen, daß die Auspufföffnung nicht auf das Lfz gerichtet ist und im Gefahrenfall ein schnelles Entfernen möglich ist.
- Zur Herstellung des Potentialausgleiches ist das Tankfahrzeug zu erden, der Schleifsporn des Lfz zu überprüfen, und vor dem Öffnen des Tankdeckels bzw. dem Anschließen der Pistole am Tankstutzen ist die Pistole an ein metallisch reines Lfz-Teil zu halten.
Dieser Berührungskontakt ist nicht erforderlich, wenn eine zusätzliche leitende Verbindung zwischen Lfz und Tankfahrzeug in Anwendung kommt.
- Die angewiesenen Feuerlöschgeräte sind in einer Entfernung von 10 m zum Lfz und Tankfahrzeug aufzustellen (s. Abschn. 2.8.5.3.).
- Be- und Enttankungen sind untersagt, wenn sich Gewitter unmittelbar über dem Flugplatz bzw. in Annäherung oder Abzug befinden.
- Während des Be- und Enttankungsvorganges sind verboten:
 - . Rauchen und Umgang mit offenem Feuer in einer Entfernung von weniger als 25 m um das Lfz und im Lfz
 - . Vorwärmen, Enteisungsarbeiten mit brennbaren Flüssigkeiten und Arbeiten am Preßluftsystem
 - . Instandhaltungsarbeiten an der Funk- oder Elektroausrüstung sowie Inbetriebnahme dieser, außer der benötigten Geräte
 - . das Anlassen bzw. Laufenlassen der Triebwerke.

8.3.2.2. Vorbereitung des Straßentankwagens

- Bei der Übernahme des Straßentankwagens hat sich der Übernehmende (Stationsmechaniker) zu überzeugen, daß sich der Straßentankwagen in einem technisch einwandfreien, betriebssicheren Zustand befindet und daß die Havarieausrüstung sowie die zum Straßentankwagen gehörende Dokumentation und Zubehör vollzählig vorhanden ist.
- Die Übernahme/Übergabe ist dokumentarisch im Tankwagen-Kontrollbuch festzuhalten.
- Überprüfung der Plombierungen auf Unversehrtheit und Übereinstimmung mit der im Tankwagen-Kontrollbuch eingetragenen Nummer. Bei Feststellen von Eingriffen keine Entnahme von FOK! Sofortige Meldung lt. DA 35.

8.3.2.3. Betankungsvorgang

- Vor dem ersten Betankungsvorgang des Flugtages ist eine Sumpfpombe auf Wassergehalt durchzuführen, der Pistolenfilter zu reinigen und eine Pistolenprobe auf mechanische Verunreinigungen zu entnehmen. Der Inhalt des Tankschlauches ist durch Umwälzen dem Kessel zuzuführen. Die Kraftstoffprobe aus der Pistole ist bis zum nächsten ersten Betankungsvorgang des folgenden Flugtages aufzuheben.
- Es ist soviel Kraftstoff abzulassen, bis sauberer Kraftstoff aus der Pistole austritt.
- Die Mündung der Tankpistole darf mit Schmutz nicht in Berührung kommen. Bei fehlender Schutzkappe darf keine Betankung erfolgen.

- Nach dem letzten Betankungsvorgang ist die Tankpistole mit einer Schutzhülle zu versehen sowie alle Öffnungen und Ventile zu schließen und die entsprechenden zu verplomben.
- Ein gleichzeitiges Befüllen mit flüssigen Applikationsmitteln ist erlaubt, wenn die Überwachung und der ordnungsgemäße Ablauf beider Vorgänge gesichert ist. Einschränkungen werden im entsprechenden LH bzw. in der AU 0092 geregelt.

8.3.3. Beladung mit Applikationsstoffen

Allgemeine Grundsätze

- Der Beladevorgang darf nur auf dem markierten Beladeplatz, nach den festgelegten Verfahren und mit den zugelassenen Belademitteln, vorgenommen werden.
- Der Beladevorgang kann bei laufendem Triebwerk erfolgen, wenn nachfolgende Verhaltensanforderungen beachtet und eingehalten werden:
 - . Der Beladevorgang ist vom Startleiter zu überwachen; er hat darauf zu achten, daß keine Personen gefährdet werden und die für den Belader festgelegten Wege eingehalten werden.
 - . Der Kommandant darf neben der Überwachung der TW-Überwachungsgeräte keine weiteren Tätigkeiten verrichten.
- Die Überladung der Lfz ist verboten. Sind Lfz nicht mit einer Wägevorrichtung ausgerüstet, so muß mit einer Wägung außerhalb des Lfz der Inhalt des Beladebehälters bestimmt werden.
- Beim Befüllen des HS hat der Belader einen Schutzhelm zu tragen.
- Der Beladevorgang erfolgt nach der Freigabe durch den Kdt auf Kommando und unter Aufsicht des Startleiters.

8.3.3.1. Beladung mit festen Applikationsstoffen

Allgemein

Alle Arbeitsmittel, die an das Lfz herangefahren werden bzw. während der Beladung weniger als 10 m entfernt vom Lfz stehen, müssen einen mit der Schutzgütekommision des Betriebes AF abgestimmten GAB-Nachweis besitzen.

Der Beladeprozess hat entsprechend der Typen- und Anwendungstechnologie zu erfolgen.

Flugzeuge:

Die zum Einsatz zugelassenen Mobilkrantypen sind den jeweiligen Typentechnologien zu entnehmen. Der Beladevorgang kann von der rechten oder linken Seite des Flz durchgeführt werden.

Folgende Festlegungen sind dabei einzuhalten:

- Nach Stillstand des Lfz in Beladeposition - Anziehen der Bremsen.
- Wird das Befüllen mit Belader durchgeführt, darf der Mobilkran erst an das Lfz herankommen, wenn sich der Belader in der vorgeschriebenen Position befindet.
- Der Belader darf nicht unter die schwebende Last geraten, er darf nach erfolgtem Befüllen seine Position erst verlassen, wenn der Mobilkran für ihn keine Gefahr mehr darstellt.

Hubschrauber:

Folgende Festlegungen sind einzuhalten:

- Nach Aufsetzen des HS in Beladeposition - Anziehen der Bremsen.
- Das Herankommen des Beladegerätes erfolgt auf dem festgelegten Weg unter Einweisung des Beladers.

8.3.3.2. Beladung mit flüssigen Applikationsstoffen

Der Beladevorgang hat unter Einhaltung folgender Bedingungen zu erfolgen:

- Die Mitarbeit und Kontrolle durch 2 Personen ist erforderlich.
- Beim Beladevorgang müssen die Mindestabstände jeweils zwischen Tankwagen und Chemikalienlager 5 m betragen.
- Zum Beladen der Flugzeuge mit Flüssigkeiten dürfen nur zugelassene Pumpen benutzt werden. Die Pumpe muß mindestens 5 m vom Flugzeug entfernt aufgestellt werden; der Auspuff muß vom Flugzeug wegzeigen.
- Beim Befüllen des Flugzeuges von oben ist dem Belader nach dem Besteigen der Tragfläche der Einfüllschlauch zuzureichen und nach Beendigung ist ihm dieser vor dem Verlassen der Tragfläche abzunehmen.
- Ein Mitarbeiter des Vertragspartners am AFP muß im Besitz der Erlaubnis zum Umgang mit Giften sein.

8.3.3.3. Beladung mit Löschmittel

Beim Beladen von Lfz zu Löschflügen sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Die Festlegungen der jeweiligen LH sind zu beachten, z. B. Demontage des Behälterdeckels.
- Der Beladevorgang kann bei laufendem Triebwerk erfolgen.
- Beim Einsatz mehrerer Lfz können zwei Beladeplätze aufgebaut werden. Liegen beide Beladeplätze hintereinander, so ist ein Mindestabstand von 20 m zwischen den Lfz zu gewährleisten. Der Direktstart ist in diesem Falle nicht erlaubt. Es ist eine Startposition festzulegen.

8.3.3.4. Beladediagramm

Die genaue Beladeberechnung ist eine Voraussetzung zur Erhöhung der Flugsicherheit und für die Qualität der zu leistenden Arbeit.

Verbindlich für die Beladeberechnung ist das der Luftfahrttauglichkeitsbescheinigung beigelegte Beladediagramm.

Mit seiner Hilfe ist entsprechend der für die Arbeitsflüge benötigten Flugzeiten das Gewicht für die Nutzlast (G_{Nutzlast}) und das Gewicht des Flugkraftstoffes (G_{KS}) variabel zu berechnen.

Zu beachten ist das unterschiedliche Gewicht der Applikationsanlagen (G_{Avio}).

Die Beladung mit Applikationsmitteln sowie die Betankung mit Flugkraftstoff muß so erfolgen, daß das maximale Startgewicht ($G_{\text{Startmax.}}$) des Lfz nicht überschritten wird.

8.3.3.5. Zusätzliche Festlegungen lt. Beladeordnung

- Die Bedienerperson des Mobilkranes darf pro Einsatztag max. 100 Beladungen durchführen bzw. nicht mehr als 12 Stunden tätig sein.
- Sie muß eine mindestens einjährige Tätigkeitspraxis auf dem Mobilkran nachweisen können.



Die Verhaltensweise bei Feststellen eines Defektes ist in den geltenden Richtlinien für die entsprechenden Lfz-Typen geregelt. Sie sollen dem Kommandanten die Entscheidung über die Flugdurchführung ermöglichen und die geforderte Funktionstüchtigkeit des Lfz festlegen. Die Richtlinien sind anzuwenden beim Feststellen technischer Mängel an Luftfahrzeugen auf Grund- und Arbeitsflugplätzen des Agrarfluges.

In den Richtlinien wurden Mängel aufgeführt, die die Qualität des Lfz-Zustandes nur soweit verändern, daß unter den angeführten Bedingungen eine Unbedenklichkeit bis zur Schadensbehebung ausgesprochen werden kann:

- zeitweilige Fortführung des Arbeitsfluges bis zur umgehenden Schadensbehebung, jedoch spätestens bis zur nächstfolgenden Instandhaltungsmaßnahme
- Durchführung eines Überführungsfluges zur Schadensbehebung.

Der Überführungsflug ist nur ohne Nutzlast gestattet. Bei Vorliegen mehrerer Schäden darf die Richtlinie nur angewendet werden, wenn keine Gefahr der unmittelbaren Beeinflussung zwischen den Schäden untereinander besteht. Die Nachweisführung über Defekte an Lfz ist in dem Lfz-Tagebuch/Beanstandungsbericht zu erbringen.



Sind Luftfahrzeuge mit einem funktionstüchtigen Flugzeitmesser ausgerüstet, so hat die Erfassung und Nachweisführung der Betriebsstunden anhand dieses Gerätes zu erfolgen.

Verfahrensweg:

- Nach letzter Landung des Flugtages Zählerstandstop ablesen und in das Lfz-Tagebuch eintragen.
- Aus der Differenz des Zählerstandes-Stop des laufenden Tages zum Zählerstandstop des Vortages errechnet sich die Flugzeit.
- Bei Ausfall des Gerätes ist der letzte Zählerstand im Lfz-Tagebuch einzutragen. Bis zur Schadensbehebung sind die Flugstunden manuell zu erfassen.

Eingriffe in das Schaltsystem, die zu Abweichungen der Anzeige gegenüber der tatsächlichen Flugzeit führen, sind verboten.

8.6.1. Allgemeine Festlegungen

Bei der Einbringung der Verankerungsmittel für Lfz auf den Abstellplätzen sind die Forderungen zu beachten, die im Abschn. 6.1.3. festgelegt wurden.
Zur Verankerung sind nur zugelassene Verankerungselemente zu verwenden. Die Anordnung der Elemente mit entsprechenden Abmessungen sind den Skizzen im jeweiligen LH zu entnehmen.

8.6.2. Verankerung mit Betonverankerungselementen

Diese Art ist für alle Lfz des AF verbindlich.

Die Verankerung erfolgt durch Perlonseile $\varnothing$ 16 mm oder Perlonseile und Schäkel an der Ankeröse des Bodenelements. Die Seile müssen leicht auf Zug stehen, d. h., die Ankeröse des Elements muß vor der Ankeröse des Lfz stehen.

Achtung! Die Ankerösen der Betonverankerungselemente sind mindestens einmal jährlich auf Korrosion zu überprüfen. Treten Korrosionserscheinungen auf, die eine Minderung der Materialdicke von $d = 10$ mm erkennen lassen, sind die Elemente auszuwechseln.

8.6.3. Verankerung mit Erdanker

Diese Art ist für die Verankerung des Hecks der Flugzeuge zulässig; für die Tragflächenverankerung nur in Sonderfällen (meteorologische Bedingungen, technische Defekte, besondere Vorkommnisse und Katastropheneinsätze), die eine Rückkehr des Flugzeuges zum Grundflugplatz nicht erlaubt.

Die Erdanker sind soweit in den Untergrund einzudrehen, bis der untere Rand der Ankeröse auf der Erdoberfläche aufliegt.

Die Verankerung erfolgt wie unter Abschn. 8.6.2. beschrieben.

Bei Windwarnung bzw. bei Windgeschwindigkeiten ab 20 m/s sind bei der Verankerung mit Erdankern die Zusatzanker (Sturmanker) anzubringen.

Diese Zusatzanker werden als zusätzliche Tragflächenverankerung eingebracht. Die Befestigung des Seiles erfolgt durch den Schäkel an der Tragflächenverankerung.

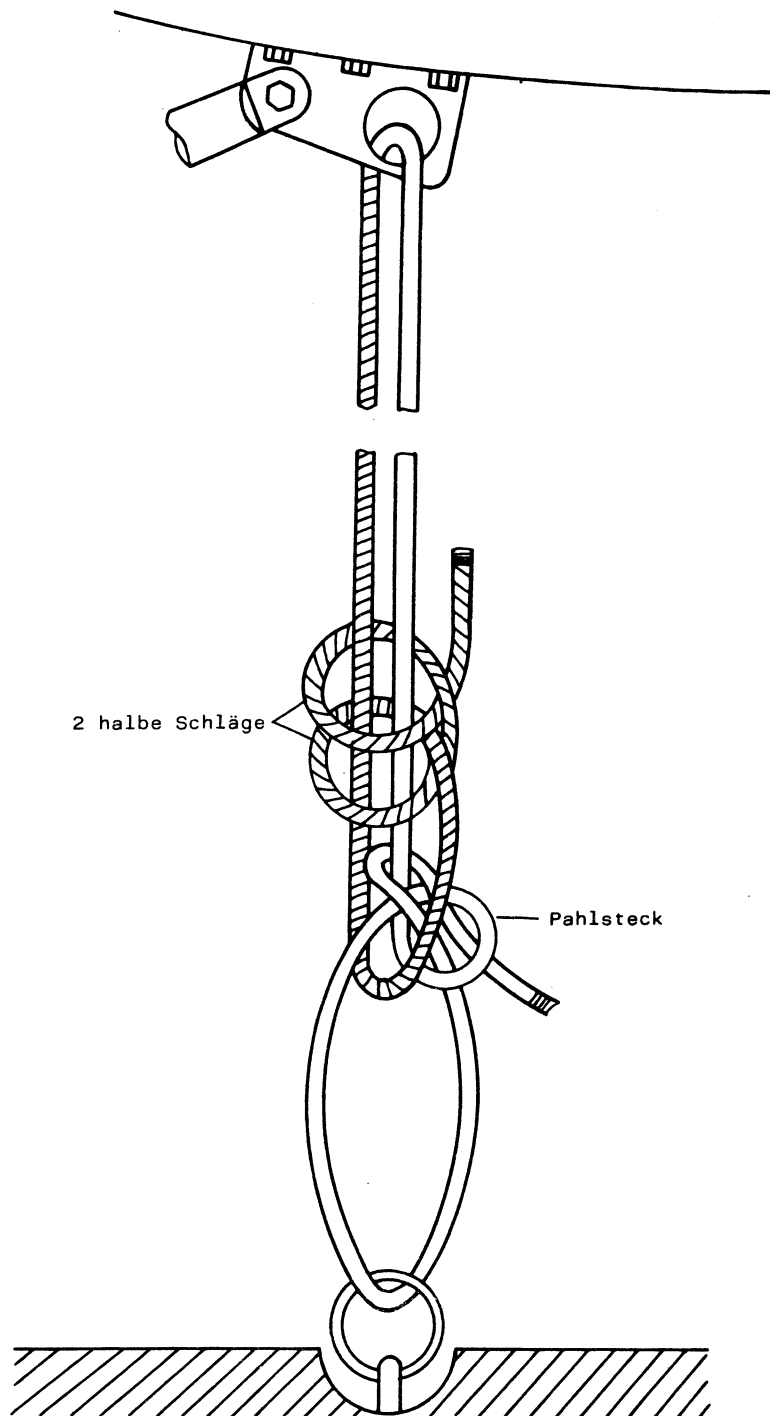


Abb. 019 Verzerrung der Luftfahrzeuge

Patentknoten "Pahlsteck" zur Verzerrung der Lfz
(Seilbefestigung am Betonverankerungselement bzw. Erdanker)

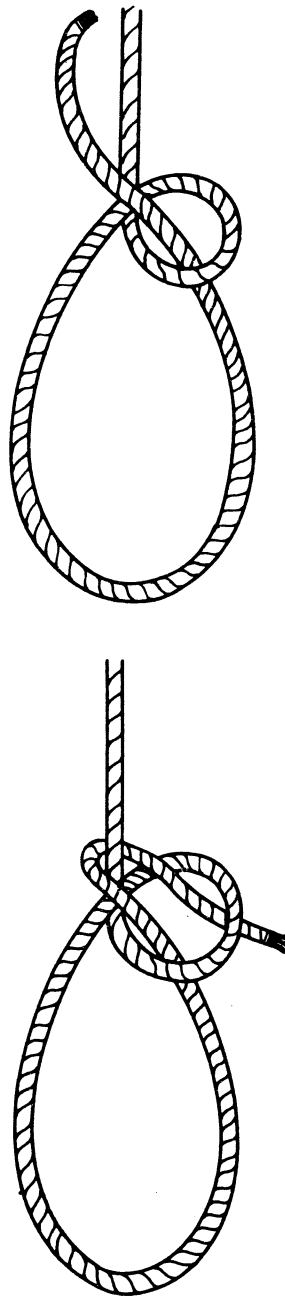


Abb. 020

8.7.1. Allgemeine Festlegungen

Der technisch Verantwortliche der Einsatzbesatzung (SM oder Kommandant bei Überführungsflügen ohne SM) hat die geforderten Betriebsaufzeichnungen im Lfz-Tagebuch vorzunehmen. Für jeden Flugtag ist eine vollständige Eintragung vorzunehmen. Der Flugtag beginnt mit der Vorflugkontrolle und endet mit der Nachflugkontrolle. Unterbrechungen bzw. Flugpausen bleiben unberücksichtigt (Ausnahme s. Schichtflugbetrieb).

8.7.2. Einsatzfristen und Werftkontrollen

Einsatzfristenabläufe sind von der Werft des PB bzw. der WAS einzutragen. Bei Wechsel der Aggregate am GFP bzw. AFP trägt der mit dem Wechsel beauftragte Mechaniker die aktuellen Daten ein. Der SM ist für die ständige Kontrolle der Einsatzfristen verantwortlich.

8.7.3. Instandhaltungsarbeiten

Alle durchgeführten Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten und die Beanstandungen sowie Sonderkontrollen sind in den dafür vorgesehenen Seiten nachzuweisen. Zusätzlich zur Unterschrift (Signum) sind diese Eintragungen durch einen Signierstempel zu bestätigen.

8.7.4. Flugtageintragungen

Vor dem 1. Start des Tages ist auszufüllen:

- Name des Kommandanten
- Kennzeichen des Lfz
- Datum
- Vorflugkontrolle und Übergabe des Lfz
- Übernahme des Lfz
- Startort
- Zählerstand des Betriebsstundenzählers.

Während des Flugbetriebes ist auszufüllen:

- Uhrzeit des 1. Starts (unmittelbar nach dem 1. Start eintragen)
- technische Kontrollen mit Angaben des Betriebsstundenstandes, bei dem die technische Kontrolle erfolgte
- auftretende Schäden am Lfz (sofort nach Bekanntwerden eintragen) und deren Behebung oder Belassen.

Nach Beendigung des Flugbetriebes ist auszufüllen:

- Uhrzeit der letzten Landung und Landeort
- Landungen des Tages
- Landungen gesamt
- Nachflugkontrolle
- Zählerstand des Betriebsstundenzählers
- Flugzeit des Tages
- Gesamtbetriebsstunden

Flugzeiten und Betriebsstunden sind in Stunden nach dem Dezimalsystem einzutragen.

Schichtflugbetrieb

Beim Schichtflugbetrieb sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Bei Schichtwechsel sind vom Übergebenden die Eintragungen wie nach Beendigung des FB vorzunehmen. Nachflugkontrolle ist zu streichen und dafür SW (Schichtwechsel) einzutragen.
- Vom übernehmenden SM ist ein neues Lfz-Tagebuchblatt zu beginnen. Die Vorflugkontrolle ist zu streichen und dafür ist SW einzutragen.

8.7.5. Beanstandungen

Alle Beanstandungen sind sofort nach dem Bekanntwerden im Sammelbeanstandungsbericht des Lfz-Tagebuches aufzunehmen. Die Führung des Sammelbeanstandungsberichtes hat gemäß Einlegeblatt im Lfz-Tagebuch zu erfolgen.

8.8.1. Allgemeine Festlegungen

- Zum Schleppen von Lfz dürfen nur zugelassene Bodengeräte benutzt werden. Die für den jeweiligen Lfz-Typ festgelegten Vorschriften für das Schleppen sind einzuhalten.
- Das Schleppen und Rangieren von Lfz mit laufenden Triebwerken ist unzulässig.
- Zum Schleppen muß eine Verständigung zwischen Lfz und Schleppfahrzeug vorhanden sein.
- Der Aufenthalt von Personen auf Rümpfen und Tragflügeln des Lfz ist beim Schleppen untersagt.
- Bei Windgeschwindigkeiten über 20 m/s ist das Schleppen und Rangieren verboten.

8.8.2. Personal zum Schleppen und Rangieren von Luftfahrzeugen

Der für den Schleppvorgang verantwortliche Mitarbeiter muß im Besitz folgender Erlaubnis sein:

4.11. "Schlepperlaubnis" -

Berechtigt zum Schleppen von Lfz des Betriebes Agrarflug bis zu 5700 kg Startmasse.

Für den Schleppvorgang ist mindestens folgendes Luftfahrtpersonal einzusetzen:

- Hindernisfreie Abschleppstrecke
 - 1 Person für die Bedienung der Fahrwerksbremse
 - 1 Person als Führer des Schleppfahrzeuges
- In der Nähe von Hindernissen (Abstände zu Hindernissen unter 3 m ohne Leitlinie beim Schleppen)
 - 1 Person für die Bedienung der Fahrwerksbremse
 - 1 Person als Führer des Schleppfahrzeuges
 - 2 Personen zur Sicherung der äußeren Begrenzungen des Lfz.

Für den manuellen Transport ist die Anzahl der Beteiligten so zu wählen, daß unter Beachtung der Bodenverhältnisse (Rutschgefahr, Geländeneigung, Torschwellen) ein sicherer Transport gewährleistet ist.

Zum Schieben und Drehen sind die zugelassenen Angriffsflächen und Verstreßungen zu benutzen.

Verantwortlichkeiten

- Für den Transport des Lfz ist ein Verantwortlicher einzuteilen.
- Beim Schleppen ist es der Fahrzeugführer, beim Rangieren der Kdt bzw. bei dessen Abwesenheit der SM.
- Der Verantwortliche ist weisungsbefugt für die am Transport beteiligten und gibt die Kommandos.

8.8.3. Geschwindigkeiten

Die Schleppgeschwindigkeit ist den Bodenverhältnissen anzupassen und darf höchstens 5 km/h (Schrittgeschwindigkeit) betragen:

- bei Hubschraubern
- auf dem Vorfeld
- in der Nähe von Hindernissen.

Die Schleppgeschwindigkeit auf Flugplätzen darf 10 km/h nicht überschreiten.



Im Freien abgestellte Lfz sind nach aufgetretenen Windgeschwindigkeiten von mehr als 25 m/s oder entsprechenden Wirbel- oder Gewitterstürmen vor dem Wiedereinsatz zum FB vom SM einer Sonderkontrolle zu unterziehen.

Dabei sind folgende Bauteile besonders zu kontrollieren:

- Ruder und Klappen, insbesondere deren Anschlag-, Anschluß- und Arretierungsbereiche
- Leitwerksanschlüsse
- die infolge fehlender Ruderarretierung durch Windkräfte an den Rudern oder Klappen belasteten Antriebs- und Steuerungsteile.

Bei HS zusätzlich:

- TS-Blätter
- TS-Mechanismus

Die Kontrolle hat in Form einer Sichtprüfung auf Risse und Deformationen zu erfolgen.

Die durchgeführten Sonderkontrollen sind im Lfz-Tagebuch nachweispflichtig.



Betreuung von 2 Lfz durch einen SM

8.10.
Seite: 1

Unter Beachtung folgender Bedingungen ist die Betreuung von 2 Lfz durch einen SM im Agrarflugeinsatz erlaubt:

1. Der SM muß das erste Einsatzjahr beendet haben.
2. Die Bereitschaft zur Arbeit mit 2 Lfz muß vom SM in Übereinstimmung mit den Staff.-Ing. vorliegen.
3. Die zu betreuenden Lfz müssen vom gleichen Typ sein.
4. Innerhalb von 30 Kalendertagen darf an 12 Tagen Flugbetrieb mit 2 Lfz durchgeführt werden, wobei ein zusammenhängender Einsatz nicht länger als 4 Flugtage betragen darf. Nach einem zusammenhängenden Einsatz von 4 Flugtagen mit 2 Lfz und 2 Flugtagen mit 1 Lfz ist dem SM mindestens 1 Tag Freizeit zu gewähren.

Im Schulflugbetrieb ist es zulässig, zwei Lfz auch unterschiedlichen Typs ständig durch einen Lehrmeister bzw. SM zu betreuen.

9.1. Staatliche Erlaubnisse

9.1.1. Allgemeine Festlegungen

1. Voraussetzungen
2. Gesundheitliche Tauglichkeit

9.1.2. Erlaubnisse

1. Allgemeines
2. Gültigkeit
3. Ersatzbescheinigung
4. Hinterlegung
5. Berufsflugzeugführer Klasse II
6. Berufshubschrauberführer

9.1.3. Berechtigungen

1. Allgemeines
2. Typenberechtigung
3. Applikationsflugberechtigung
4. Verbandsflugberechtigung
5. Prüfflugberechtigung
6. Testflugberechtigung
7. Lehrberechtigung Stufe 3

9.1.4. Ausbildung

1. Allgemeines
2. Prüfungen

9.1.5. Fliegerische Qualifikation

1. Allgemeines
2. Aufrechterhaltung der fliegerischen Qualifikation
3. Überprüfungen
4. Programm für die Jahresüberprüfung

9.1.6. Ordnungsbestimmungen

1. Vorläufiger Entzug der Erlaubnis
2. Erziehungsmaßnahmen
 - 2.1. Eintragung in die Eintragungskarte
 - 2.2. Entzug einer Berechtigung
 - 2.3. Befristeter Entzug der Erlaubnis
3. Ordnungsstrafmaßnahmen
4. Entzug der Erlaubnis

9.2. Betriebliche Erlaubnisse

9.2.1. Allgemeines

9.2.2. Klassifizierung

9.2.3. Gültigkeit

9.2.4. Ausbildung

9.2.5. Prüfungen

9.2.6. Entzug

9. Erlaubnisse, Ausbildung, Überprüfung

9.1. Staatliche Erlaubnisse

9.1.1. Allgemeine Festlegungen

1. Voraussetzungen

Für die Erteilung oder den Besitz einer Erlaubnis sind erforderlich:

- Nachweis über die zur Erteilung, Verlängerung oder Erweiterung von Erlaubnissen und Berechtigungen erfüllten Anforderungen,
- moralische und charakterliche Eignung,
- Flugfunkzeugnis, wenn bei der Ausübung einer seiner Erlaubnis entsprechenden Tätigkeit die Notwendigkeit der Durchführung des Flugfunkdienstes besteht,
- Nachweis über die gesundheitliche Tauglichkeit.

2. Gesundheitliche Tauglichkeit

Bewerber um eine Erlaubnis und Erlaubnisinhaber haben ihre gesundheitliche Tauglichkeit nachzuweisen.

Der Nachweis bei Bewerbern um eine Erlaubnis, hat vor Beginn der Ausbildung zu erfolgen.

Für Berufsflugzeugführer und Berufshubschrauberführer hat der Nachweis periodisch, in Zeitabständen von nicht mehr als 12 Monaten, zu erfolgen.

Nach Vollendung des 40. Lebensjahres verkürzen sich diese Zeitabstände von 12 Monaten auf 6 Monate.

Nach Vollendung des 60. Lebensjahres können abhängig vom individuellen Gesundheitszustand von der FMK kürzere Zeitabstände festgelegt werden.

9.1.2. Erlaubnisse

1. Allgemeines

Für Personen, deren Tätigkeit an Bord zum Betrieb eines Luftfahrzeuges während des Fluges notwendig ist, Luftfahrzeugführer, ist eine staatliche Erlaubnis erforderlich.

Alleinflüge von Bewerbern um eine Erlaubnis oder Berechtigung bedürfen keiner Erlaubnis, wenn dazu vom zuständigen Lehrberechtigten ein schriftlicher Flugauftrag erteilt wurde.

Die Erteilung, Erweiterung und Verlängerung der Erlaubnis bzw. Berechtigung erfolgt auf Antrag des Bewerbers bzw. Erlaubnisinhabers und ist durch den zuständigen Bezirksstaffelleiter zu bestätigen.

Der Erlaubnisschein gilt nur in Verbindung mit der Eintragungskarte und der Begleitkarte. Der Verlust des Erlaubnisscheines ist vom Erlaubnisinhaber über seinen Staffelleiter und dem Direktor Flugbetrieb der HVZL unverzüglich anzuzeigen. Der Anzeige ist eine Erklärung über die Umstände des Verlustes beizufügen. Auf Antrag kann die HVZL eine Zweitschrift des Erlaubnisscheines aushändigen.

2. Gültigkeit

Die Erlaubnis hat eine befristete Gültigkeit von 2 Jahren. Der Nachweis der Erfüllung der Bedingungen zum Erhalt der Gültigkeit der Erlaubnis erfolgt in Perioden von 12 Monaten. Eine Periode beginnt mit dem ersten Tag der Erteilung oder Verlängerung und endet mit dem letzten Tag des 12. Monats. Die befristete Gültigkeit einer Erlaubnis wird im Erlaubnisschein eingetragen.

Die Erfüllung der Bedingungen zum Erhalt der Erlaubnis bzw. Berechtigung innerhalb einer Periode wird in die Begleitkarte eingetragen. Vor Ablauf der befristeten Gültigkeit ist die Verlängerung der Gültigkeit zu beantragen. Mit dem Antrag auf Verlängerung sind nachzuweisen:

1. die gesetzliche Tauglichkeit
2. die Erfüllung der Bedingungen zum Erhalt der Gültigkeit.

Die Erlaubnis ist unabhängig von ihrer Befristung ungültig, wenn der Erlaubnisinhaber:

1. die gesundheitliche Tauglichkeit verliert;
2. die Erfüllung der Bedingungen zum Erhalt der Gültigkeit innerhalb der letzten 12 Monate nicht nachweisen kann;
3. die Maßnahmen zum Erhalt der fliegerischen Qualifikation nicht durchgeführt hat;
4. drei oder mehr Eintragungen in die Eintragungskarte zum Erlaubnisschein erhalten hat;
5. in der Jahresüberprüfung sein Wissen und Können nicht nachweisen kann.

3. Ersatzbescheinigung

Wird ein Erlaubnisschein der Erlaubnisstelle vorgelegt, so kann durch den zuständigen Bezirksstaffelleiter eine Ersatzbescheinigung ausgehändigt werden. Die Gültigkeit der Ersatzbescheinigung ist auf 30 Tage begrenzt und darf nicht über die im Erlaubnisschein eingetragene Gültigkeit hinausgehen. Sie darf nur die im Erlaubnisschein eingetragenen Berechtigungen enthalten und ist nur innerhalb der DDR gültig.

Die Ersatzbescheinigung ist ohne Eintragungskarte gültig, wobei vorhandene Eintragungen darauf zu vermerken sind.

4. Hinterlegung

Die Erlaubnisscheine sind zu hinterlegen

- nach Ablauf der Gültigkeit und nicht mehr beabsichtigter Beantragung einer Verlängerung,
- bei Nichterfüllung der Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung der Gültigkeit,
- nach Beendigung der fliegerischen Tätigkeit.

In Ehren ausgeschiedenen Luftfahrzeugführern kann auf Antrag der Erlaubnisschein, nach Ungültigkeitserklärung, ausgehändigt werden.

5. Berufsflugzeugführer Klasse II

Die Erlaubnis berechtigt zur Tätigkeit am Tage nach Sichtflugregeln als:

1. Verantwortlicher oder Zweiter Flugzeugführer im kommerziellen und nichtkommerziellen Luftverkehr auf Motorflugzeugen bis zu einer Höchstmasse von 5700 kg.
2. Zweiter Flugzeugführer im kommerziellen Luftverkehr auf Motorflugzeugen bis zu einer Höchstmasse von 20000 kg.

Zum Erhalt der Gültigkeit der Erlaubnis hat der Inhaber jeweils in 12 Monaten 50 Flugstunden in aktiver Bordfunktion einschließlich eines Streckenfluges zu einem mindestens 100 km entfernten Flugplatz nachzuweisen.

6. Berufshubschrauberführer

Die Erlaubnis berechtigt zur Tätigkeit am Tage nach Sichtflugregeln als Verantwortlicher oder zweiter Hubschrauberführer im kommerziellen und nichtkommerziellen Luftverkehr auf Hubschraubern.

Zum Erhalt der Gültigkeit der Erlaubnis hat der Inhaber jeweils in 12 Monaten 50 Flugstunden in aktiver Bordfunktion einschließlich eines Streckenfluges zu einem mindestens 100 km entfernten Flugplatz nachzuweisen.

9.1.3. Berechtigungen

1. Allgemeines

Berechtigungen erweitern die Erlaubnis und werden in den Erlaubnisschein eingetragen. Der Inhaber eines Erlaubnisscheines ist nur zu Tätigkeiten im Umfang der Eintragungen berechtigt. Voraussetzung zur Erteilung einer Berechtigung ist der Besitz eines gültigen Erlaubnisscheines.

2. Typenberechtigung

Luftfahrzeugführer bedürfen zum Führen eines Luftfahrzeuges einer Typenberechtigung. Bei abweichenden Modifikationen eines Luftfahrzeugtyps kann eine Sammeleintragung als Typenberechtigung erteilt werden.

Die Sammeleintragung entbindet nicht von Typeneinweisungen.

Die Gültigkeit der Typenberechtigung richtet sich nach der zugrunde liegenden Erlaubnis. Innerhalb einer Gültigkeitsperiode von 12 Monaten hat der Inhaber einer Typenberechtigung im Rahmen der Jahresüberprüfung sein Wissen und Können nachzuweisen. Für weitere Typenberechtigungen kann der Nachweis entfallen, wenn innerhalb der letzten 6 Monate mehr als je 5 Flugstunden nachgewiesen werden.

3. Applikationsflugberechtigung

Verantwortliche Luftfahrzeugführer bedürfen für Flüge zur Ausbringung von Applikationsstoffen der Applikationsflugberechtigung.

Zum Erhalt der Gültigkeit der Applikationsflugberechtigung hat der Inhaber jeweils in 12 Monaten außer den 50 Flugstunden zum Erhalt der Gültigkeit der Erlaubnis zusätzlich 50 Flugstunden zur Ausbringung von Applikationsstoffen nachzuweisen.

4. Verbandsflugberechtigung

Verantwortliche Luftfahrzeugführer bedürfen für Verbandsflüge der Verbandsflugberechtigung. Zum Erhalt der Gültigkeit der Verbandsflugberechtigung hat der Inhaber jeweils in 12 Monaten eine Flugstunde Verbandsflug nachzuweisen.

5. Prüfflugberechtigung

Verantwortliche Luftfahrzeugführer bedürfen für Flüge zur Freigabe-, Stück-, Übernahme- und Nachprüfungen von Luftfahrzeugen sowie für das Überziehen der Prüfflugberechtigung. Die Gültigkeit der Prüfflugberechtigung richtet sich nach der zugrunde liegenden Erlaubnis.

6. Testflugberechtigung

Verantwortliche Luftfahrzeugführer bedürfen für Flüge, bei denen die Betriebsgrenzen eines Luftfahrzeuges festgestellt (Erprobung) oder zum Zweck der Prüfung eines Luftfahrzeuges überschritten werden, der Testflugberechtigung. Die Gültigkeit der Testflugberechtigung richtet sich nach der zugrunde liegenden Erlaubnis.

7. Lehrberechtigung Stufe 3

Verantwortliche Luftfahrzeugführer (Fluglehrer) bedürfen für die praktische Ausbildung von Bewerbern um eine Erlaubnis oder Berechtigung einer Lehrberechtigung. Die Lehrberechtigung Stufe 3 berechtigt im Rahmen der zugrunde liegenden Erlaubnis einschließlich der erteilten Berechtigungen zur praktischen Ausbildung nach Sichtflugregeln, unabhängig von einer erteilten Instrumentenflugberechtigung.

Die Gültigkeit der Lehrberechtigung richtet sich nach der zugrunde liegenden Erlaubnis.

9.1.4. Ausbildung

1. Allgemeines

Grundlage der Ausbildung von Luftfahrzeugführern sind die Ausbildungs- und Trainingshandbücher (ATH).

Bei Flügen zur Ausbildung von Luftfahrzeugführern ohne Lehrberechtigung an Bord, dürfen sich außer den erforderlichen Besatzungsmitgliedern keine weiteren Personen im Luftfahrzeug befinden.

Bei Flügen zur Ausbildung und Überprüfung von Luftfahrzeugführern ist der Lehrberechtigte (Überprüfende) der Kommandant.

Luftfahrzeugführer, die auf Luftfahrzeugen ohne Doppelsteuerung ausgebildet werden, müssen eine gültige staatliche Erlaubnis besitzen.

Die Ausbildung auf einsitzigen Luftfahrzeugen darf nur erfolgen, wenn zwischen dem Lehrberechtigten und dem auszubildenden Luftfahrzeugführer während des Fluges eine stabile Funkverbindung besteht.

2. Prüfungen

Prüfungen dienen zum Nachweis von Wissen und Können im erforderlichen Umfang als fachliche Voraussetzung zur Erteilung einer Erlaubnis oder Berechtigung.

Theoretische Prüfungen sind nach Abschluß der Ausbildung, spätestens jedoch 4 Wochen danach, praktische Prüfungen nach Abschluß der Ausbildung, spätestens 1 Woche danach, durchzuführen. Das Prädikat der Prüfung lautet - bestanden - oder - nicht bestanden -.

Das Prüfungsergebnis - bestanden - in allen Prüfungsfächern der theoretischen und praktischen Ausbildung ist die Voraussetzung für die Erteilung einer Erlaubnis oder Berechtigung. Wird eine theoretische Prüfung nicht bestanden, so kann sie innerhalb von 4 Wochen wiederholt werden.

Wird eine praktische Prüfung nicht bestanden, so kann sie frühestens am Folgetag, jedoch nicht später als nach 1 Woche wiederholt werden.

Wird die Frist nicht eingehalten ist vor der Wiederholungsprüfung eine ergänzende Ausbildung durchzuführen.

Die Abnahme von theoretischen Prüfungen erfolgt durch bestätigte Mitarbeiter.

Die Abnahme von praktischen Prüfungen erfolgt durch den Inhaber der Lehrberechtigung mit erteiltem Prüfungsrecht.

9.1.5. Fliegerische Qualifikation

1. Allgemeines

Die zum Erhalt der Gültigkeit der Erlaubnis bzw. Berechtigung erforderliche Erfüllung der Bedingungen ist einmal jährlich vor Beantragung der Verlängerung durch den strukturmäßigen Leiter im Antrag zu bestätigen.

2. Aufrechterhaltung der fliegerischen Qualifikation

Luftfahrzeugführer haben im Zeitraum von 90 Tagen mindestens 3 selbständige Landungen und mindestens 6 Flugstunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer nachzuweisen.

3. Überprüfungen

Inhaber eines Erlaubnisscheines für Luftfahrzeugführer haben sich jeweils in 12 Monaten einer theoretischen und praktischen Überprüfung zu unterziehen. Diese Überprüfungen dienen dem periodischen Nachweis von Wissen und Können im erforderlichen Umfang als Voraussetzung zum Erhalt der Gültigkeit der Erlaubnis oder Berechtigung. Wird eine Überprüfung mit - nicht bestanden - abgeschlossen, so ist die Erlaubnis oder Berechtigung ungültig.

Wird eine Überprüfung nicht bestanden, so kann sie innerhalb von 4 Wochen wiederholt werden. Führt eine Wiederholungsprüfung wiederum zum Ergebnis - nicht bestanden -, so ist der Nachweis der Voraussetzungen durch erneute Prüfungen zu erbringen.

Die Abnahme von Überprüfungen erfolgt durch einen Inhaber der Lehrberechtigung.

4. Programm für die Jahresüberprüfung

Die Überprüfung des theoretischen Wissens erfolgt in den Fachgebieten

- Aerodynamik
- Konstruktion/Ausrüstung
- Luftrecht
- Meteorologie
- Navigation
- Technologie
- Besondere Fälle

Pläne für die praktische Überprüfung werden nach Überarbeitung hinzugefügt.

5. Periodische Überprüfung

Erfolgt bei LF unter 800 Fh Flugerfahrung

- zwischenzeitlich zur fliegerischen Jahresüberprüfung
- bei LF im 1. Einsatzjahr vor Einsatzbeginn im folgenden Kalenderjahr.

6. Überprüfung nach Flugpausen

Vor dem Einsatz des LF hat eine Flugschulung und Überprüfung gemäß ATH zu erfolgen,

- sofern mehr als 6 Monate nicht in der Bordfunktion geflogen wurde (mit Fluglehrer)
- bei Krankheit länger als 3 Monate.

7. Übungsflüge nach Flugpausen, mehr als 3 Monate bis 6 Monate

Für die Luftfahrzeugtypen Z-37, PZL-106, M-18 A gelten folgende Programme:

	Flüge	Zeit
Platzrunden 50 m	2 - 4	0:08 - 0:20
Arbeitsflüge ohne Beladung	2 - 4	0:10 - 0:25
	4 - 8	0:18 - 0:45
	=====	

Für die Hubschraubertypen Ka-26, Mi-2 gelten folgende Programme:

	Flüge	Zeit
Standschweben	1 - 2	0:05 - 0:10
Platzrunden 50 m	3 - 6	0:15 - 0:30
Platzrunden 200 m	1 - 2	0:06 - 0:12
Arbeitsflüge ohne Beladung	3 - 6	0:15 - 0:30
	8 - 16	0:41 - 1:22
	=====	

8. Ökonomische Kontrollflüge

Fluginspektoren, BSL und deren Stellvertreter können auf mehrsitzigen Lfz ökonomische Kontrollflüge ausführen.

Bis zu 3 Monaten vor der Jahresüberprüfung durchgeführte ökonomische Kontrollflüge wie Platzrunde, 50 m AGL sowie Arbeitsflüge können als Teile der Jahresüberprüfung bzw. periodischen Überprüfungen gelten.

9. Zusätzliche Überprüfungen

Bei Flugvorkommnissen, die eine Erziehungsmaßnahme nach sich ziehen oder aus anderen Gegebenheiten können durch den Direktor Flugbetrieb weitere Überprüfung angeordnet werden.

10. Verfahrensweise vor Aufnahme des Flugeinsatzes nach Krankheit

Angehörige des fliegenden Personals haben sich nach jeder Arbeitsunterbrechung infolge Krankheit beim zuständigen Staffellarzt vorzustellen. Die Meldung kann telefonisch erfolgen, wenn der Einsatzort und Ort der Sanitätsstelle nicht identisch sind.

11. Verantwortlichkeiten

Die Vorbereitung und Durchführung von fliegerischen und theoretischen Überprüfungen der LF und des leitenden fliegerischen Personals erfolgt in Verantwortlichkeit des Dir. d. BAK. Inhalt und Form der fliegerischen und theoretischen Überprüfungen sind vom Direktor FB des AF jährlich zu bestätigen. Die Koordination der fliegerischen und theoretischen Überprüfungen erfolgt durch die Gruppe Weiterbildung der BAK in Absprache mit den BSL des AF.



9.1.6. Ordnungsbestimmungen

1. Vorläufiger Entzug der Erlaubnis

Bei begründetem Verdacht eines Verstoßes gegen Rechtsvorschriften und innerdienstliche Bestimmungen in der Luftfahrt können Erlaubnisinhaber sofort von ihrer Tätigkeit ausgeschlossen und die Erlaubnis vorläufig eingezogen werden.
Der vorläufige Entzug kann erfolgen durch

- den Leiter der Hauptverwaltung,
- den Leiter der SLI oder,
- einen von ihm Beauftragten.

Nach Klärung des Sachverhaltes ist durch den Leiter, der den Entzug vorgenommen hat zu entscheiden, ob die Erlaubnis wieder erteilt und/oder eine Erziehungsmaßnahme eingeleitet wird.

2. Erziehungsmaßnahmen

Bei Verstößen gegen Rechtsvorschriften und innerdienstlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit ihrer erlaubnispflichtigen Tätigkeit können gegen Erlaubnisinhaber Erziehungsmaßnahmen angewendet werden.

2.1. Eintragung in die Eintragungskarte

In die Eintragungskarte werden Eintragungen mittels Stempelaufdruck unter Angabe des Datums und der verletzten Rechtsvorschrift oder innerdienstlichen Bestimmung vorgenommen. Bis zwei Eintragungen können nach Ablauf von 12 Monaten, drei und mehr Eintragungen nach Ablauf von 18 Monaten gelöscht werden. Dann kann die Eintragungskarte bei der Hauptverwaltung zur Löschung der Eintragung umgetauscht werden. Auf Antrag des Direktors des Betriebes AF kann in begründeten Fällen vor Ablauf der Frist die Eintragungskarte umgetauscht werden.

2.2. Entzug einer Berechtigung

Der Entzug einer Berechtigung erfolgt durch die Hauptverwaltung mit Festlegung der Art der Berechtigung und Zeitdauer des Entzuges.
Die Wiedererteilung der Berechtigung kann auf Antrag des Direktors des Betriebes AF erfolgen, falls die dafür erforderlichen Voraussetzungen erneut nachgewiesen werden.

2.3. Befristeter Entzug der Erlaubnis

Bei einem befristeten Entzug der Erlaubnis ist der Erlaubnisschein bei der Hauptverwaltung zu hinterlegen. Der befristete Entzug kann bis zu 2 Jahren erfolgen.
Die Wiedererteilung einer Erlaubnis kann auf Antrag des Direktors des Betriebes AF erfolgen, falls die dafür erforderlichen Voraussetzungen erneut nachgewiesen werden.

3. Ordnungsstrafmaßnahmen

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen Festlegungen der Erlaubnisanordnung verstößt, kann mit einem Verweis oder einer Ordnungsstrafe von 10,- bis 500,- M, in schweren Fällen bis 1000,- M belegt werden.

Bei besonders groben Zuwiderhandlungen kann der Entzug einer Berechtigung bzw. der Erlaubnis bis zu 3 Jahren ausgesprochen werden.

4. Entzug der Erlaubnis

Ist auf Grund einer gerichtlichen Entscheidung eine erlaubnispflichtige Tätigkeit ausgeschlossen, so wird der Erlaubnisschein durch die Hauptverwaltung entzogen. Der Entzug führt zur Streichung aus dem Luftfahrtregister.

Werden vom Erlaubnisinhaber die Voraussetzungen für den Besitz einer Erlaubnis nicht mehr erfüllt, so ist der Erlaubnisschein der Hauptverwaltung vorzulegen, um die befristete Gültigkeit der Erlaubnis aufzuheben.

9.2. Betriebliche Erlaubnisse

9.2.1. Allgemeines

Die Leiter von Luftfahrteinrichtungen sind ermächtigt, in eigener Zuständigkeit betriebliche Erlaubnisse für alle Tätigkeiten bei der Vorbereitung und Durchführung des Flugbetriebes, für die keine staatlichen Erlaubnisse gefordert werden, zu erteilen. Über die erteilte Erlaubnis wird ein Erlaubnisschein ausgestellt.

9.2.2. Klassifizierung

Auf der Grundlage der Erlaubnisordnung ist für folgende Tätigkeiten bei der Vorbereitung und Durchführung des Flugbetriebes eine betriebliche Erlaubnis vorgeschrieben:

- technisches Luftfahrtpersonal
- Flugleiter BAK
- Startleiter
- Hauptdispatcher, Dispatcher, Diensthabende des OZ-AF.

Die Berechtigung zur Erteilung von betrieblichen Erlaubnissen für technisches Luftfahrtpersonal des Betriebes AF wurde dem Direktor Technik übertragen.

Erlaubnisse zur Zulassung des technischen Luftfahrtpersonals des Betriebes AF werden in drei Erlaubnisklassen, luftfahrzeugtypengebunden, erteilt.

Erlaubnisklasse	III	- alle SM
- " -	II	- Instruktoren SM, SM mit Meisterqualifikation
- " -	I	- Staffel-Ing., Insp. SM
Erlaubnis	2.1.	- SM für Lfz (Typ)
- " -	2.2.	- Zusatzarbeiten am Lfz (Typ)
- " -	2.3.	- SD/B/FB Z-37
- " -	2.4.	- 50 Std.-Kontrolle M-18 A
- " -	2.5.	- A-Kontrolle Ka-26
- " -	2.6.	- 50 Std.-Kontrolle PZL-106 A
- " -	2.7.	- Prüfberechtigung
- " -	2.8.	- Triebwerksarbeiten FB (Typ)
- " -	4.10.	- Rollerlaubnis (Typ)
- " -	4.11.	- Schlepperlaubnis
- " -	5.2.	- Erlaubnis zur Aus- und Weiterbildung

Die Berechtigung zur Erteilung der betrieblichen Erlaubnis für Flugleiter der BAK wurde dem Direktor der BAK, für Startleiter dem Direktor FB in Abstimmung mit dem Direktor Technik und für Hauptdispatcher, Dispatcher, Diensthabende des OZ-AF dem Stellvertreter des Direktors AF übertragen.

9.2.3. Gültigkeit

Betriebliche Erlaubnisscheine haben eine Gültigkeit von 2 Jahren vom Tage ihrer Ausstellung gerechnet.

Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Erlaubnisscheines für technisches Luftfahrtpersonal hat der Inhaber mindestens 50 Fh bzw. 15 Einsatztage als SM jeweils in 12 Monaten nachzuweisen.

Erlaubnisinhaber mit der Erlaubnis 2.1. "SM" für mehrere Lfz-Typen müssen je Lfz-Typ 30 Fh und 10 Einsatztage nachweisen.

Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Erlaubnisscheines erfolgt auf Antrag der zuständigen Prüfungskommission auf der Grundlage des Nachweises über die Erfüllung der Anforderungen zur Aufrechterhaltung von Erlaubnissen.

Wird die Erlaubnis zum Zwecke der Verlängerung (Erweiterung) eingezogen, sind die Vorsitzenden der Prüfungskommission berechtigt, Ersatzerlaubnisse mit einer maximalen Gültigkeit von 8 Wochen auszustellen.

9.2.4. Ausbildung

Die Aus- und Weiterbildung des technischen Luftfahrtpersonals erfolgt gemäß Anweisung des DT-AF Nr. 18/78.

Die Ausbildung zum Stationsmechaniker erfolgt nach bestätigten Lehrplänen in 3 Etappen

- | | |
|----------|------------------------------|
| Teil I | Theoretische Grundausbildung |
| Teil II | Praktische Grundausbildung |
| Teil III | Einsatztage. |

Die Bewerber um eine betriebliche Erlaubnis für technisches Luftfahrtpersonal müssen ihre Eignung durch Prüfungen über ihre theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten nachweisen.

9.2.5. Prüfungen

Die Prüfung der im Rahmen der Aus- und Weiterbildung vermittelten theoretischen und praktischen Kenntnisse erfolgt in Prüfungskommissionen, die auch für die Antragstellung auf Erteilung oder Verlängerung von Erlaubnisarten bzw. -klassen an den Erlaubnisberechtigten zuständig sind.

Die Prüfungskommission SM setzt sich wie folgt zusammen:

Inspekteur SM	- Vorsitzender
Ltr. TAW/BAK	- Stellvertreter
Staffel-Ing.	
Prüf-Ing. Abt. TP	
Mitarbeiter Abt. FT	

Für die Jahresüberprüfungen der Erlaubnisinhaber SM gelten folgende Festlegungen:

Theoretische Jahresüberprüfung

- erfolgt alle 2 Jahre an der BAK-AF innerhalb eines Weiterbildungslehrganges

Praktische Jahresüberprüfung

- erfolgt alle 2 Jahre in den Werften bei Durchführung eines Praxiseinsatzes von 10 Arbeitstagen (mind. 84,0 Akh) zusammenhängend bzw. bei kompletten Instandhaltungsereignissen.

9.2.6. Entzug

Der Vorsitzende der Prüfungskommission ist berechtigt, Verstöße gegen Disziplin, Ordnung und Sicherheit bei der Vorbereitung und Durchführung des Flugbetriebes, die die technische Sicherheit des Agrarflugprozesses gefährden, durch Antrag auf Entzug von Erlaubnissen beim Erlaubnisberechtigten des Betriebes Agrarflug zu bewirken.



- 10.1. Allgemeines
- 10.2. Dienstversammlungen
 - 10.2.1. Dienstversammlung HS
- 10.3. Belehrungen
 - 10.3.1. Allgemeine Festlegungen
 - 10.3.2. Periodische Belehrungen
 - 10.3.3. Einmalige Belehrungen
 - 10.3.4. Belehrung von betriebsfremden Personen
- 10.4. Kontrollen
- 10.5. Meldeverkehr im AF
 - 10.5.1. Allgemeine Festlegungen
 - 10.5.2. Anmeldung der Flüge
 - 10.5.3. Meldungen durch den Kdt
 - 10.5.4. Sonstige Meldungen
- 10.6. Bekleidungsordnung

Im Betrieb AF bestehen Bezirksstaffeln, wovon zwei bis drei jeweils zu einer Betriebseinheit (Betriebsteil) gehören.

Die Leiter der Bezirksstaffeln sind verantwortlich für:

- die Durchführung des Flugbetriebes unter Einhaltung der Weisungen des Betriebes und unter Beachtung der Bestimmungen für den Luftverkehr
- die Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit bei der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Flüge
- die Gewährleistung und Kontrolle der erforderlichen Qualifikation des Einsatzpersonals.

Die Dienstversammlungen dienen der politisch-ideologischen Erziehungsarbeit, der fachlichen Qualifikation und dem Erfahrungsaustausch, der Belehrung und Information sowie der Auswertung von Vorkommnissen, der Erhöhung der Sicherheit und der Effektivität des Flugbetriebes durch die Mitarbeit des Einsatzpersonals und der Durchführung gesellschaftlicher Veranstaltungen.

Für die Durchführung von Dienstversammlungen sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Verantwortlich für die Vorbereitung und Durchführung der Dienstversammlungen ist der BSL.
- Pro Quartal sind in den BS mit den Einsatzbesatzungen 3 Staffeltage sowie 3 Tage der gesellschaftlichen Organisationen durchzuführen. Dabei sind monatlich 2 Dienstversammlungstage zu planen.
- Der Dienstversammlungstag sowie der Tag der gesellschaftlichen Organisationen des jeweiligen Monats kann an 2 zusammenhängenden Tagen oder getrennt durchgeführt werden.
- Im Anschluß an die Versammlungen des jeweiligen Dienstversammlungstages ist die Aufnahme des FB am gleichen Tage auf Grund der starken anderseitigen Belastung generell untersagt.

10.2.1. Dienstversammlung HS (DV/HS)

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen hubschrauberspezifischen Anleitung und Qualifizierung ist mit den HS-Besatzungen je Quartal eine eintägige DV/HS durchzuführen.

Teilnehmer: - alle Erlaubnisinhaber für Berufshubschrauberführer
 - alle Erlaubnisinhaber für SM-HS

Verantwortlich für die Vorbereitung und Durchführung der DV/HS ist der FI Ka-26 des PB IV.

Für die DV/HS sind alle Teilnehmer vom Staffeltag ihrer BS freizustellen.



10.3.1. Allgemeine Festlegungen

In Verantwortung der BSL sind die Belehrungen des GAB entsprechend der Arbeitsschutzverordnung durchzuführen. Dazu gehören:

- eine 2-Jahresplanung über alle zutreffenden Rechtsvorschriften und Weisungen sowie betrieblicher Regelungen im Monatsrhythmus
- eine gründliche Vorbereitung zu allen Themen
- eine praxisbezogene Durchführung unter Einbeziehung der Mitarbeiter
- die Auswertung von Unfällen, Bränden und Vorkommnissen
- eine gründliche Auswertung über alle Diskussionen und Hinweise
- die ordnungsgemäße Führung der Arbeitsschutzkontrollbücher
- die Erstbelehrungen bei Neueinstellung
- Belehrungen bei Tätigkeitswechsel oder Veränderungen der Arbeitsbedingungen.

10.3.2. Periodische Belehrungen

Periodische Belehrungen erfolgen gemäß Plan zu den Dienstversammlungen. Dieser Plan erfaßt außer

- kurzfristig oder einmalig vom Direktor FB angewiesenen
 - durch den Staffelleiter festgelegter
 - für einen begrenzten Personenkreis gültigen Belehrungen
- sämtliche für das Einsatzpersonal des Agrarfluges angeordneten Belehrungen.

10.3.3. Einmalige Belehrungen

Einmalige Belehrungen werden auf besondere Anweisung durchgeführt. Ergänzungen und wesentliche Änderungen der Flugbetriebsdokumentation sind auf Entscheidung der Staffelleiter zum Gegenstand einmaliger Belehrungen zu machen.

10.3.4. Belehrung von betriebsfremden Personen

Verantwortlich für die Belehrung ist der Stations-Kdt. Über die Durchführung ist ein Belehrungsnachweis mit den notwendigen Unterschriften des Belehrten zu führen (s. Abschn. 6.3.5.).



Kontrollen

10.4.
Seite: 1

Die planmäßig durchzuführende Anleitungs- und Kontrolltätigkeit durch das leitende fliegende Personal und durch das leitende Personal für SM hat zum Ziel:

- die Erhöhung der Sicherheit und Ordnung im Flugbetrieb
- die Erhöhung der technischen Sicherheit
- die Erziehung zu politisch-moralisch und charakterlich gefestigten Persönlichkeiten
- die Verbesserung des arbeits- und brandschutzgerechten Verhaltens.

Folgendes Kontrollpersonal hat sich gegenüber der Einsatzbesatzung durch Vorlage des Dienstausweises zu legitimieren:

- Mitarbeiter des MfS und der Deutschen Volkspolizei
- der Leiter der HVZL
- der Leiter der SLI
- der Generaldirektor der INTERFLUG
- der Direktor des Betriebes Agrarflug.

Durch Dienstausweis und Dienstauftrag/Kontrollauftrag haben sich auszuweisen:

- Mitarbeiter der HVZL
- Mitarbeiter der SLI
- Mitarbeiter der INTERFLUG
- Mitarbeiter der Inspektion des Ministeriums für Land-, Forst- und Nahrungsgüterwirtschaft
- Kontrollbeauftragte beim Stellvertreter des Vorsitzenden des Rates des Bezirkes für Land-, Forst- und Nahrungsgüterwirtschaft.

Kennziffernsystematik siehe Anlage 5.

10.5.1. Allgemeine Festlegungen

Ziel des Meldeverkehrs:

- Realisierung von Forderungen der Flugsicherung (z. B. Start- und Lendezeiten, Flugzeiten, Flugstrecken usw.)

- Standort- und Arbeitsortübersicht aller Besatzungen und Lfz des AF.

Alle Flüge von zivilen Lfz im Bereich des FIR Berlin-Schönefeld erfolgen nach dem beim ZGS eingereichten Tages-, Wochen- bzw. Quartalsflugplan.

10.5.2. Anmeldung der Flüge

Es werden folgende Anmeldungen unterschieden:

10.5.2.1. Flüge mit besonderer Genehmigung

- Flüge im Grenzgebiet zur BRD bzw. zu Berlin (West) und in der Berliner Kontrollzone (BKZ) Bereich 1

- Flüge in Luftsperrgebieten

Diese Flüge sind unter Benutzung der Vordrucke bis acht Wochen vor der geplanten Flugdurchführung in 6facher Ausfertigung über den DFB/FO durch den BT-Direktor zu beantragen.

- Flüge ausländischer Charterluftfahrzeuge

Diese Flüge sind unter Benutzung der Vordrucke bis sechs Wochen vor der geplanten Flugdurchführung in 6facher Ausfertigung über den DFB/FO durch den BT-Direktor zu beantragen.

- Für ständige Einsatzgebiete, die sich innerhalb des Grenzsperrstreifens zur BRD, im Grenzsperrstreifen zur Ostsee und in der BKZ-Bereich 3 befinden, sind die Anträge bis zum 10. 10. des laufenden Jahres für das folgende Jahr einzureichen.

10.5.2.2. Arbeits- und Überführungsflüge bis 50 m AGL innerhalb von angemeldeten Arbeitsgebieten

Die Anmeldung dieser Flüge erfolgt durch die DPS.

10.5.2.3. Start- und landemeldepflichtige Flüge

- Flüge über 50 m AGL
- Flüge mit Anflug von militärischen und zivilen Flugplätzen, -häfen
- alle Flüge entsprechend Abschn. 10.5.2.1.

Bei Überführungsflügen und Streckenflügen hat die Anmeldung zu enthalten:

- Start- und Landeflugplatz
- erforderliche Wendepunkte auf der Flugstrecke
- beim Flug auf Standardstrecken des AF, deren Nummer entsprechend des NH.

Die Anmeldung der genannten Flüge hat am Vorflugtag bis 12.00 Uhr MEZ an die DPS, bei Nichtbesetzung an den ATCC zu erfolgen.

10.5.2.4. Ausnahmen

Nachmeldungen für Flüge gemäß Abschn. 10.5.2.3. können am Vorflugtag bis 20.00 Uhr MEZ erfolgen. In besonderen Situationen besteht die Möglichkeit, bis 2 Std. vor dem beabsichtigten Start die Anmeldung beim ZGS einzureichen.

Von dieser Festlegung sind ausgenommen:

- Schulflüge
- Rundflüge.

10.5.3. Meldungen durch den Kommandanten

10.5.3.1. Vor dem Start

Der Kommandant hat vor dem Start folgende Flugbewegungen an die zuständige DPS zu melden:

- alle Flüge entsprechend Abschn. 10.5.2.1. und 10.5.2.3.
- alle Flüge zu den Flugplätzen des AF, außer GFP und AFP im Arbeitsgebiet.



Inhalt der Meldung

- Typ und Kennzeichen des Luftfahrzeuges
- Startflugplatz, beabsichtigter Landeort
- Startzeit/Landezeit
- Name des Meldenden

Die dem Kommandanten genehmigte Startzeit bei Flügen gem. Abschn. 10.5.2.3. muß in einer Zeitdifferenz von ± 10 Min. eingehalten werden. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine neue Startzeit zu beantragen. Die Fluganmeldung beim ATCC bleibt bis 1 Std. nach der geplanten Startzeit gültig. Verschiebt sich der Start um mehr als 1 Std., so ist die zuständige DPS davon zu informieren und eine Verlängerung der Fluganmeldung bei ATCC zu beantragen.

10.5.3.2. Nach der Landung

Der Kommandant hat innerhalb von 60 Min. nach der Landung bzw. Beendigung der täglichen Arbeitsflüge nach Abschn. 10.5.2.1. deren Abschluß an die zuständige DPS zu melden. Diese Meldung hat zu erfolgen bei allen Flügen entsprechend Abschn. 10.5.2.1. und 10.5.2.3.

Inhalt der Meldung

- Typ und Kennzeichen des Luftfahrzeuges
- Startflugplatz
- Landeort
- Startzeit
- Landezeit
- Name des Meldenden

10.5.3.3. Ausnahmen

Ist für die Meldung von Flügen entsprechend der Abschnitte 10.5.2.1. und 10.5.2.3. die zuständige DPS nicht erreichbar, so hat die Meldung direkt an die Flugüberwachung (ATCC) zu erfolgen.

10.5.4. Sonstige Meldungen

10.5.4.1. Meldungen des Standortes des Luftfahrzeuges nach Flugbetriebsende

Der Standort des Luftfahrzeuges ist der zuständigen DPS und dem zuständigen VPKA mitzuteilen.

Alle Standortveränderungen entsprechend des Abschn. 10.5.2.2. sind der DPS während ihrer Arbeitszeit zu melden. Bei Nichterreichbarkeit der DPS kann die Standortveränderung dem ATCC gemeldet werden.

10.5.4.2. Abmeldung der Einsatzbesatzung

Die Einsatzbesatzung hat sich bei Abwesenheit vom Einsatzort von mehr als 24 Stunden bei der DPS abzumelden.

Ist in der Zeit der Abwesenheit eine Erreichbarkeit nicht gewährleistet, so ist vor der Abmeldung die Zustimmung des zuständigen Leiters einzuholen.

Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, in Ausübung ihres Dienstes Uniform zu tragen.

SM sind während des Flugbetriebes verpflichtet und in Ausübung anderer dienstlicher Obliegenheiten berechtigt, Uniform zu tragen.

Im Sinne der Uniformordnung der IF gelten Sonderdienstbekleidung als Uniform.

Weiterhin sind folgende Festlegungen verbindlich:

- Die Uniform darf nur während des Dienstes und auf dem Wege zum und vom Dienst getragen werden. Außerhalb des Dienstes darf die Uniform nur mit Genehmigung des Leiters der jeweiligen Einrichtung bzw. des Betriebes getragen werden.
- Die Uniform ist stets vollständig und in einwandfreiem Zustand zu tragen. Das Tragen von ziviler Oberbekleidung oder von auffallendem Schmuck zur Uniform ist nicht gestattet.
- Die Uniform darf weder vertauscht, zweckentfremdet genutzt noch anderen Personen überlassen werden und ist sicher aufzubewahren.

- Tragezeiten

Sommeruniform vom 01. 03. bis 31. 10. des laufenden Jahres

Winteruniform vom 01. 11. bis 28. 02.

Die Wintermütze ist in der Zeit vom 01. 12. bis 28. 02. zu tragen.

Auszüge aus der Motorflug-Betriebsordnung (MBO)
der GST vom 2. Juli 1969

Für den Flugbetrieb mit Flugzeugen des Agrarfluges auf GST-Flugplätzen ist durch die Einsatzbesatzung zu beachten:

1. Der Flugleiter auf einem GST-Flugplatz ist verpflichtet:
die Leitung und Abfertigung von Luftfahrzeugen, die nicht zu seinem Kontrollbereich gehören und die den Flugplatz anfliegen bzw. von diesem abfliegen, wahrzunehmen und die Betreuung der Besatzungen zu veranlassen.

MBO § 42, Abschn. 11

2. Der Flugleiter hat das Recht:

- a) allen am Flugbetrieb beteiligten und allen auf dem Flugplatz befindlichen Personen Weisungen zu erteilen.
- b) Personen, die während des Flugbetriebes gegen die Sicherheitsbestimmungen oder andere für den Flugbetrieb gültigen Vorschriften verstoßen, vom Flugbetrieb auszuschließen oder vom Flugplatz zu verweisen.

MBO § 43

3. Der Landeposten ist verpflichtet, bei bestehenden Unklarheiten über die Erteilung der Landeerlaubnis die Landung durch Geben von optischen Zeichen und Signalen so lange zu verbieten, bis vom Flugleiter entsprechende Weisung gegeben wird.

MBO § 47, Abschn. 4

4. Bei gemeinsamer Durchführung des Flugbetriebes mit Luftfahrzeugen mehrerer Halter auf einem Flugplatz ist der Flugbetrieb vor Beginn zu koordinieren.
Für die Koordinierung der Flüge ist der Beauftragte des Halters des Flugplatzes verantwortlich.

MBO § 49, Abschn. 3

5. Bei ausgelegtem Landezeichen "Rechtslandung" ist die Rückrollbahn in Landerichtung links der Landebahn festzulegen. Bei ausgelegtem Landezeichen "Linkslandung" ist die Rückrollbahn in Landerichtung rechts der Landebahn festzulegen.

MBO § 53, Abschn. 6

6. Jedes im Fluge oder auf dem Rollfeld eines Flugplatzes befindliche Luftfahrzeug hat während des Zeitraumes zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sowie am Tage bei einer Bodensicht von weniger als 2000 m Lichter entsprechend der Anweisung über die Lichterführung am Luftfahrzeug zu führen.

7. Flüge mit Luftfahrzeugen des Agrar- und Spezialfluges können im Einvernehmen mit dem Halter des Flugplatzes nach den für sie geltenden besonderen Bestimmungen in eigener Verantwortung auch dann durchgeführt werden, wenn der Flugbetrieb des Motorflugsportes eingestellt wurde.

MBO § 67, Abschn. 5

8. Es darf bei Fallschirmsprungbetrieb nur gestartet und gelandet werden, wenn der Zielkreis mind. 200 m von der SLB entfernt ist. Zum Zeitpunkt des Start- bzw. Aufsetzvorganges eines Luftfahrzeuges muß ein die SLB kreuzender Fallschirmspringer am geöffneten Schirm eine Höhe von mind. 500 m AAL haben bzw. sich außerhalb eines Winkels von 15° beiderseits der Längsachse des landenden Luftfahrzeuges befinden.
9. Bei Annäherung eines Springers sind die laufenden Triebwerke der am Boden befindlichen Luftfahrzeuge abzustellen.
10. Soll der Start eines Luftfahrzeuges zu einem Überlandflug bzw. zu einer Überführung von einem Flugplatz erfolgen, auf dem zu diesem Zeitpunkt kein Flugleiter anwesend ist, trägt der Kommandant des betreffenden Luftfahrzeuges die Verantwortung für:
 - a) die ordnungsgemäße Vorbereitung des Fluges und des Luftfahrzeuges
 - b) die Anmeldung des Fluges bei der hierfür zuständigen Stelle des Luftfahrzeughalters
 - c) die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen beim Anlassen der Triebwerke, beim Rollen und Start sowie während des Fluges.

MBO § 70

11. In Luftfahrzeugen mit Funkausrüstung ist vom Beginn des Rollens zum Start bis zum Abschalten der Triebwerke nach der Landung die Funkverbindung zum Flugleiter bzw. FS-Dienst aufrechtzuerhalten.

MBO § 71, Abschn. 3

12. Muß ein Flugzeug des Wirtschaftsfluges einen Flugplatz der GST anfliegen, so ist der Kommandant verpflichtet, sich vor dem Start telefonisch oder fernschriftlich zu informieren, ob Flugbetrieb am Platz durchgeführt wird.

13. Luftfahrzeuge mit einem Fluggewicht bis zu 5700 kp, die in die kleine Platzrunde fliegen, haben einen Abstand von mindestens 1000 m zueinander zu halten.

MBO § 74, Abschn. 8

14. Das Fliegen entgegen der festgelegten Platzrunde sowie das Schneiden der Kurven in der Platzrunde ist verboten. Ausgenommen hiervon sind Luftfahrzeuge, die zu einer sofortigen Notlandung anfliegen. In diesem Fall ist der Luftfahrzeugführer verpflichtet, die Umsicht bei der Beobachtung des Luftraumes zu erhöhen.

MBO § 74, Abschn. 11

15. Erfolgt eine Rechtslandung, so hat das nachfolgende Luftfahrzeug auf der rechten Seite des vor ihm gelandeten einen seitlichen Abstand von mindestens 25 m einzuhalten. Bei Linkslandungen darf das nachfolgende Luftfahrzeug erst landen, wenn das gelandete Luftfahrzeug die Landebahn freigemacht hat.

MBO § 75, Abschn. 5

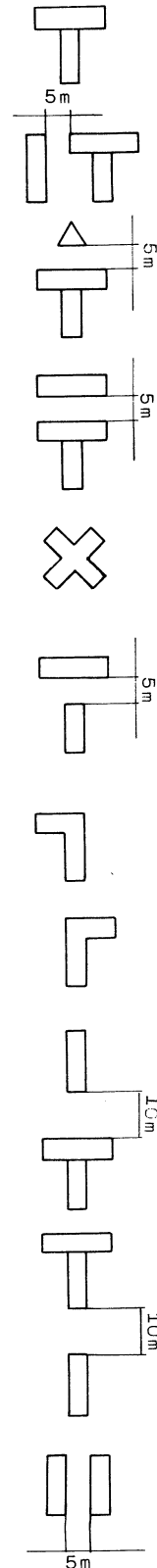
16. Das Abrollen von der Landebahn erfolgt bei Rechtslandung nach links und bei Linkslandung nach rechts. Luftfahrzeuge, zu denen Funkverbindung besteht, können vom Flugleiter die Erlaubnis erteilt bekommen, nach Rechtslandung nach rechts und bei Linkslandung nach links abzurollen.

MBO § 75, Abschn. 8 und 9

17. Beim Anfliegen zur Landung ist in einer Entfernung von 10 km zum Platz das QFE einzustellen. Das QFE ist telefonisch oder fernschriftlich vor dem Start einzuholen.

18. Die Breite der Startbahn bei GST-Flugplätzen beträgt 25 m. Der Kommandant, der von diesem Platz avio-chemisch fliegt, hat sich mit dem Flugleiter auf eine Startbahn entsprechend der Technologie zu einigen.

1. Sichtzeichen, die am Boden ausgelegt werden
 - 1.1. Ein am Boden ausgelegtes Landezeichen zeigt mit seinem Längsbalken in der Richtung auf den Querbalken die Richtung an, welche die Luftfahrzeuge beim Start oder bei der Landung einzuhalten haben. Die Landung bzw. der Start hat rechts vom Landezeichen zu erfolgen.
 - 1.2. Macht sich auf Grund der Platzverhältnisse die Landung bzw. der Start links von einem Landezeichen notwendig, so ist parallel zum Längsbalken ein zusätzlicher Balken auszulegen.
 - 1.3. Wird an einem Flugplatz aus bestimmten Gründen die Platzrunde mit Rechtskurven (Rechtsplatzrunde) geflogen, so ist vor dem Querbalken des Landezeichens mit einem Abstand von 5 m zusätzlich ein Dreieck auszulegen.
 - 1.4. Als allgemeine Landeaufforderung ist vor dem Querbalken des Landezeichens zusätzlich in einem Abstand von 5 m ein weiterer Querbalken auszulegen.
 - 1.5. Bei Landeverbot ist aus den Tüchern des Landezeichens ein Kreuz auszulegen.
 - 1.6. Ist das Fahrwerk nicht ausgefahren, so ist der Querbalken mit einem Abstand von 5 m zum Längsbalken auszulegen.
 - 1.7. Bei einem Schaden am rechten Fahrwerk ist die rechte Seite des Querbalkens einzuschlagen.
 - 1.8. Bei einem Schaden am linken Fahrwerk ist die linke Seite des Querbalkens einzuschlagen.
 - 1.9. Bei einem Schaden am Bugrad ist 10 m vor dem Landezeichen in Richtung des Längsbalkens parallel zur Landebahn ein zusätzliches Tuch auszulegen.
 - 1.10. Bei einem Schaden am Spornrad ist 10 m hinter dem Landezeichen in Richtung des Längsbalkens parallel zur Landebahn ein zusätzliches Tuch auszulegen.
 - 1.11. Bei der Aufforderung zur Landung ohne Fahrwerk sind parallel zur Landebahn zwei Längsbalken in einem Abstand von 5 m zueinander auszulegen.



Umwandlungstabelle von Torr (mm Hg) in hPa

mm	hPa									
	,0	,1	,2	,3	,4	,5	,6	,7	,8	,9
710	946,6	946,7	946,9	947,0	947,1	947,3	947,4	947,5	947,7	947,8
711	947,9	948,1	948,2	948,3	948,5	948,6	948,7	948,9	949,0	949,1
712	949,2	949,4	949,5	949,6	949,8	949,9	950,0	950,2	950,3	950,4
713	950,6	950,7	950,9	951,0	951,1	951,3	951,4	951,5	951,7	951,8
714	951,9	952,1	952,2	952,3	952,5	952,6	952,7	952,9	953,0	953,1
715	953,2	953,4	953,5	953,6	953,8	953,9	954,0	954,2	954,3	954,4
716	954,6	954,7	954,9	955,0	955,1	955,3	955,4	955,5	955,7	955,8
717	955,9	956,1	956,2	956,3	956,5	956,6	956,7	956,9	957,0	957,1
718	957,2	957,4	957,5	957,6	957,8	957,9	958,0	958,2	958,3	958,4
719	958,6	958,7	958,9	959,0	959,1	959,3	959,4	959,5	959,7	959,8
720	959,9	960,1	960,2	960,3	960,5	960,6	960,7	960,9	961,0	961,1
721	961,2	961,4	961,5	961,6	961,8	961,9	962,0	962,2	962,3	962,4
722	962,6	962,7	962,9	963,0	963,1	963,3	963,4	963,5	963,7	963,8
723	963,9	964,1	964,2	964,3	964,5	964,6	964,7	964,9	965,0	965,1
724	965,2	965,4	965,5	965,6	965,8	965,9	966,0	966,2	966,3	966,4
725	966,6	966,7	966,9	967,0	967,1	967,3	967,4	967,5	967,7	967,8
726	967,9	968,1	968,2	968,3	968,5	968,6	968,7	968,9	969,0	969,1
727	969,2	969,4	969,5	969,6	969,8	969,9	970,0	970,2	970,3	970,4
728	970,6	970,7	970,9	971,0	971,1	971,3	971,4	971,5	971,7	971,8
729	971,9	972,1	972,2	972,3	972,5	972,6	972,9	972,9	973,0	973,1
730	973,2	973,4	973,5	973,6	973,8	973,9	974,0	974,2	974,3	974,4
731	974,6	974,7	974,9	975,0	975,1	975,3	975,4	975,5	975,7	975,8
732	975,9	976,1	976,2	976,3	976,5	976,6	976,7	976,9	977,0	977,1
733	977,2	977,4	977,5	977,6	977,8	977,9	978,0	978,2	978,3	978,4
734	978,6	978,7	978,9	979,0	979,1	979,3	979,4	979,5	979,7	979,8
735	979,9	980,1	980,2	980,3	980,5	980,6	980,7	980,9	981,0	981,1
736	981,2	981,4	981,5	981,6	981,8	981,9	982,0	982,2	982,3	982,4
737	982,6	982,7	982,9	983,0	983,1	983,3	983,4	983,5	983,7	983,8
738	983,9	984,1	984,2	984,3	984,5	984,6	984,7	984,9	985,0	985,1
739	985,2	985,4	985,5	985,6	985,8	985,9	986,0	986,2	986,3	986,4
740	986,6	986,7	986,9	987,0	987,1	987,3	987,4	987,5	987,7	987,8
741	987,9	988,1	988,2	988,3	988,5	988,6	988,7	988,9	989,0	989,1
742	989,2	989,4	989,5	989,6	989,8	989,9	990,0	990,2	990,3	990,4
743	990,6	990,7	990,9	991,0	991,1	991,3	991,4	991,5	991,7	991,8
744	991,9	992,1	992,2	992,3	992,5	992,6	992,7	992,9	993,0	993,1
745	993,2	993,4	993,5	993,6	993,8	993,9	994,0	994,2	994,3	994,4
746	994,6	994,7	994,9	995,0	995,1	995,3	995,4	995,5	995,7	995,8
747	995,9	996,1	996,2	996,3	996,5	996,6	996,7	996,9	997,0	997,1
748	997,2	997,4	997,5	997,6	997,8	997,9	998,0	998,2	998,3	998,4
749	998,6	998,7	998,9	999,0	999,1	999,3	999,4	999,5	999,7	999,8
750	999,9	1000,1	1000,2	1000,3	1000,5	1000,6	1000,7	1000,9	1001,0	1001,1
751	1001,2	1001,4	1001,5	1001,6	1001,8	1001,9	1002,0	1002,2	1002,3	1002,4
752	1002,6	1002,7	1002,9	1003,0	1003,1	1003,3	1003,4	1003,5	1003,7	1003,8
753	1003,9	1004,1	1004,2	1004,3	1004,5	1004,6	1004,7	1004,9	1005,0	1005,1
754	1005,2	1005,4	1005,5	1005,6	1005,8	1005,9	1006,0	1006,2	1006,3	1006,4
755	1006,6	1006,7	1006,9	1007,0	1007,1	1007,3	1007,4	1007,5	1007,7	1007,8
756	1007,9	1008,1	1008,2	1008,3	1008,5	1008,6	1008,7	1008,9	1009,0	1009,1
757	1009,2	1009,4	1009,5	1009,6	1009,8	1009,9	1010,0	1010,2	1010,3	1010,4
758	1010,6	1010,7	1010,9	1011,0	1011,1	1011,3	1011,4	1011,5	1011,7	1011,8
759	1011,9	1012,1	1012,2	1012,3	1012,5	1012,6	1012,7	1012,9	1013,0	1013,1
760	1013,2	1013,4	1013,5	1013,6	1013,8	1013,9	1014,0	1014,2	1014,3	1014,4
761	1014,6	1014,7	1014,9	1015,0	1015,1	1015,3	1015,4	1015,5	1015,7	1015,8
762	1015,9	1016,1	1016,2	1016,3	1016,5	1016,6	1016,7	1016,9	1017,0	1017,1
763	1017,2	1017,4	1017,5	1017,6	1017,8	1017,9	1018,0	1018,2	1018,3	1018,4
764	1018,6	1018,7	1018,9	1019,0	1019,1	1019,3	1019,4	1019,5	1019,7	1019,8
765	1019,9	1020,1	1020,2	1020,3	1020,5	1020,6	1020,7	1020,9	1021,0	1021,1
766	1021,2	1021,4	1021,5	1021,6	1021,8	1021,9	1022,0	1022,2	1022,3	1022,4
767	1022,6	1022,7	1022,9	1023,0	1023,1	1023,3	1023,4	1023,5	1023,7	1023,8
768	1023,9	1024,1	1024,2	1024,3	1024,5	1024,6	1024,7	1024,9	1025,0	1025,1
769	1025,2	1025,4	1025,5	1025,6	1025,8	1025,9	1026,0	1026,2	1026,3	1026,4

mm

hPa

770	1026,6	1026,7	1026,9	1027,0	1027,1	1027,3	1027,4	1027,5	1027,7	1027,8
771	1027,9	1028,1	1028,2	1028,3	1028,5	1028,6	1028,7	1028,9	1029,0	1029,1
772	1029,2	1029,4	1029,5	1029,6	1029,8	1029,9	1030,0	1030,2	1030,3	1030,4
773	1030,6	1030,7	1030,9	1031,0	1031,1	1031,3	1031,4	1031,5	1031,7	1031,8
774	1031,9	1032,1	1032,2	1032,3	1032,5	1032,6	1032,7	1032,9	1033,0	1033,1
775	1033,2	1033,4	1033,5	1033,6	1033,8	1033,9	1034,0	1034,2	1034,3	1034,4
776	1034,6	1034,7	1034,9	1035,0	1035,1	1035,3	1035,4	1035,5	1035,7	1035,8
777	1035,9	1036,1	1036,2	1036,3	1036,5	1036,6	1036,7	1036,9	1037,0	1037,1
778	1037,2	1037,4	1037,5	1037,6	1037,8	1037,9	1038,0	1038,2	1038,3	1038,4
779	1038,6	1038,7	1038,9	1039,0	1039,1	1039,3	1039,4	1039,5	1039,7	1039,8
780	1039,9	1040,1	1040,2	1040,3	1040,5	1040,6	1040,7	1040,9	1041,0	1041,1
781	1041,2	1041,4	1041,5	1041,6	1041,8	1041,9	1042,0	1042,2	1042,3	1042,4
782	1042,6	1042,7	1042,9	1043,0	1043,1	1043,3	1043,4	1043,5	1043,7	1043,8
783	1043,9	1044,1	1044,2	1044,3	1044,5	1044,6	1044,7	1044,9	1045,0	1045,1
784	1045,2	1045,4	1045,5	1045,6	1045,8	1045,9	1046,0	1046,2	1046,3	1046,4
785	1046,6	1046,7	1046,9	1047,0	1047,1	1047,3	1047,4	1047,5	1047,7	1047,8
786	1047,9	1048,1	1048,2	1048,3	1048,5	1048,6	1048,7	1048,9	1049,0	1049,1
787	1049,2	1049,4	1049,5	1049,6	1049,8	1049,9	1050,0	1050,2	1050,3	1050,4
788	1050,6	1050,7	1050,9	1051,0	1051,1	1051,3	1051,4	1051,5	1051,7	1051,8
789	1051,9	1052,1	1052,2	1052,3	1052,5	1052,6	1052,7	1052,9	1053,0	1053,1

Signale und Zeichen (lt. LVO Anlage 2)

3.1. Signale im Flugplatzverkehr

Pyrotechnische Signale

Signale und ihre Bedeutung

Signale	Signalgeber	Für Luftfahr- zeuge in der Luft	Für Luftfahr- zeuge am Boden	Für die Bodenstelle
Ein Einzelstern rot	Turm- oder Startposten	Landung nicht erlaubt! Durchstarten!	Start- und Rollverbot	-
Ein Einzelstern rot	Luftfahrzeug in der Luft	-	-	Ich muß sofort landen!
Ein Einzelstern grün	Turm- oder Startposten	Lande- erlaubnis	Roll- bzw. Start- erlaubnis	-
Ein Einzelstern grün	Luftfahrzeug in der Luft	-	-	Ich lande!
Zwei oder mehrere Einzel- sterne grün	Flugleiter oder Start- posten	Landeauf- forderung für alle Luftfahr- zeuge	Start- und Landebahn frei machen	-

Bestätigung durch ein Luftfahrzeug im Fluge

- bei Tageslicht:

durch wechselweise Betätigung der Querruder (wird nicht während des Endanfluges oder bei Flugmanövern in niedriger Höhe angewendet)

- bei Dunkelheit:

durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, falls am Luftfahrzeug keine Landescheinwerfer vorhanden sind, durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Positionslichter.

Bestätigung durch ein Luftfahrzeug am Boden

- bei Tageslicht:

durch Bewegen der Querruder oder des Seitenruders

- bei Dunkelheit:

durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder, falls am Luftfahrzeug keine Landescheinwerfer vorhanden sind, durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Positionslichter.

Einwinkzeichen

Signalgebung

Die Signale sind durch den Einwinker am Tage mit Kellen oder mit offener Handfläche, nachts mit Leuchtstäben, zu geben.

Wenn Kellen benutzt werden, muß die Kellenstellung der Stellung der Handflächen entsprechen.

Der Einwinker hat dem Luftfahrzeug wie folgt gegenüberzustehen:

- bei Starrflüglern vor der Spitze der linken Tragfläche im Blickfeld des Luftfahrzeugführers
- bei Drehflüglern so, daß er vom Luftfahrzeugführer am besten zu sehen ist.

Die Signalgebung gemäß den Abschnitten 3.2.16. bis 3.2.20. gilt nur für Drehflügler im Schwebeflug.

Anmerkung:

Vom Einwinker aus gesehen, der dem Luftfahrzeug gegenübersteht, werden die Luftfahrzeugtriebwerke fortlaufend von rechts nach links nummeriert.

Das äußere Backbordtriebwerk hat die Nummer 1.

3.2. Bedeutung der Einwinksignale des Einwinkers

3.2.1. Signale des Einwinkers befolgen!

Linker Arm abwärts, rechter Arm wird wiederholt nach links und rechts über dem Kopf bewegt.



3.2.2. Hier Abstellplatz!

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



3.2.3. Ich übergebe an den nächsten Einwinker!

Rechter oder linker Arm abwärts, der andere Arm wird quer vor dem Körper ausgestreckt und zeigt in Richtung auf den nächsten Einwinker.



3.2.4. Geradeaus!

Arme etwas zur Seite und mit nach rückwärts gerichteten Handflächen aus Schulterhöhe wiederholt rückwärts-aufwärts winken.



3.2.5. Drehen!

- Drehen Sie nach links:
Rechter Arm abwärts, mit dem linken Arm wiederholt rückwärts-aufwärts winken. Die Schnelligkeit der Armbewegung zeigt die Drehgeschwindigkeit an.



- Drehen Sie nach rechts:
Linker Arm abwärts, mit dem rechten Arm wiederholt rückwärts-aufwärts winken. Die Schnelligkeit der Armbewegung zeigt die Drehgeschwindigkeit an.



3.2.6. Halt!

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



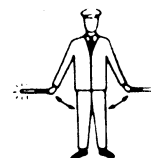
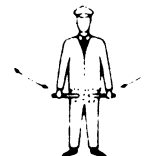
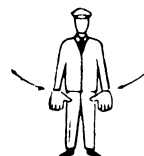
3.2.7. Bremsen!

- Bremsen anziehen:
Den rechten oder linken Unterarm mit ausgestreckten Fingern waagrecht vor dem Körper halten und dann eine Faust bilden.
- Bremsen lösen:
Den rechten oder linken Unterarm mit geballter Faust waagrecht vor dem Körper halten und dann die Finger ausstrecken.



3.2.8. Bremsklötze!

- Bremsklötze vorgelegt:
Beide Arme werden seitlich ausgestreckt und nach unten und innen bewegt, wobei die Handflächen zum Körper zeigen.
- Bremsklötze entfernt:
Beide Arme hängen herab und werden mit zum Körper gerichteten Handrücken zur Seite bewegt.



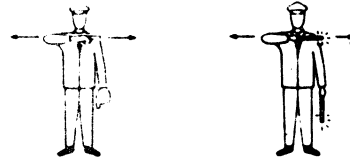
3.2.9. Triebwerk(e) anlassen!

Linke Hand über dem Kopf mit der entsprechenden Anzahl der Finger ausgestreckt, um die Nummer des anzulassenden Triebwerkes anzuzeigen. Die rechte Hand führt eine Kreisbewegung in Kopfhöhe aus.



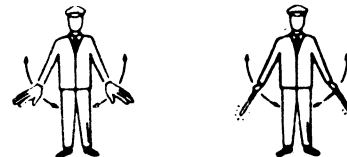
3.2.10. Triebwerke abstellen!

Hand und Arm in Schulterhöhe, Hand quer vor dem Kehlkopf mit Handfläche nach unten. Die Hand wird mit angewinkeltem Arm seitlich hin- und herbewegt.



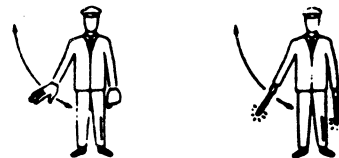
3.2.11. Langsamer rollen!

Beide Arme hängen seitlich herab und werden mit zum Boden gerichteten Handflächen wiederholt auf- und abwärts bewegt.



3.2.12. Triebwerksdrehzahl auf angezeigter Seite verringern!

Die Arme hängen mit abwärtsgerichteten Handflächen herab. Wiederholtes langsames Auf- und Abwärtsbewegen der linken bzw. rechten Hand, wobei die andere Hand in Ruhestellung bleibt. Wird die linke Hand bewegt, ist die Triebwerksdrehzahl auf der rechten Seite des Luftfahrzeuges zu verringern bzw. umgekehrt.



3.2.13. Rückwärts rollen!

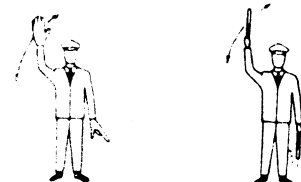
Beide Arme werden aus Abwärtshaltung mit nach vorn gerichteten Handflächen wiederholt bis in Schulterhöhe vorwärts-aufwärts bewegt.



3.2.14. Rückwärts rollen und drehen!

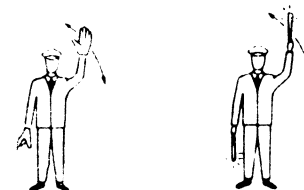
- Rückwärts rollen und drehen des Hecks nach Steuerbord:

Der linke Arm zeigt nach unten, wiederholte Vorwärtsbewegung des rechten Armes aus der senkrechten Haltung über dem Kopf vorwärts in die waagerechte Armhaltung.



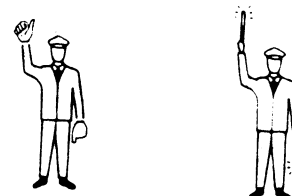
- Rückwärts rollen und drehen des Hecks nach Backbord:

Der rechte Arm zeigt nach unten, wiederholte Vorwärtsbewegung des linken Armes aus der senkrechten Haltung über dem Kopf vorwärts in die waagerechte Armhaltung.



3.2.15. Alles klar!

Rechter Arm wird vom Ellenbogen ab nach oben gehalten; der Daumen zeigt aufwärts.



Einwinksignale, nur für Hubschrauber zutreffend

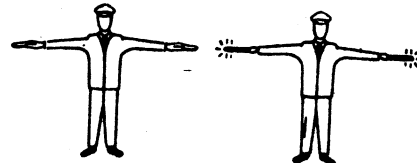
3.2.16. Tragschraube einkuppeln!

Linker Arm abwärts, die rechte Hand führt eine Kreisbewegung in Kopfhöhe aus.



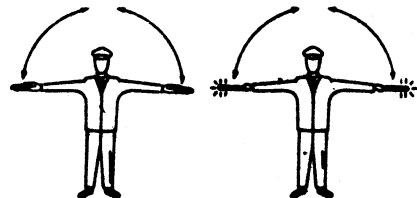
3.2.17. Im Schwebeflug bleiben!

Beide Arme sind waagrecht seitwärts ausgestreckt.



3.2.18. Steigen!

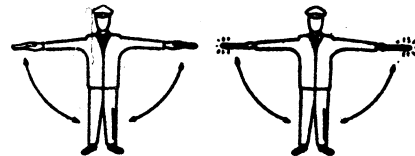
Aufwärtsbewegung der waagrecht seitwärts ausgestreckten Arme mit nach oben gerichteten Handflächen; die Schnelligkeit der Armbewegung zeigt die Steiggeschwindigkeit an.



3.2.19. Sinken!

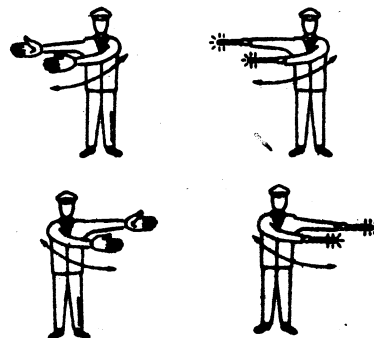
Abwärtsbewegung der waagrecht seitwärts ausgestreckten Arme mit nach unten gerichteten Handflächen; die Schnelligkeit der Armbewegung zeigt die Sinkgeschwindigkeit an.

Anmerkung: Dieses Zeichen kann bis zur Landung gegeben werden.



3.2.20. Flugbewegung in angezeigter Richtung!

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



3.2.21. Landen!

Beide Arme sind vor dem Körper gekreuzt nach unten ausgestreckt.



Einwinksignale für Hubschrauber im Außenlastflug

3.2.22. Aufnahmebereit!

Der Einweiser signalisiert durch senkrechtes Strecken eines Armes nach oben die Aufnahmebereitschaft des Lastaufnahme- bzw. Lastabsetzpunktes zum Anflug des Hubschraubers. Das Signal kann unter Verwendung einer Flagge gegeben werden.



3.2.23. Sinken!

Rechter Arm seitwärts nach unten. Kreisbewegung des Armes. Die Schnelligkeit der Armbewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit.

Anmerkung: Dieses Zeichen kann bis zur Landung gegeben werden.



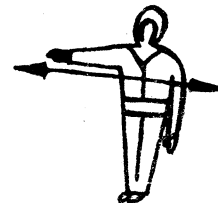
3.2.24. Steigen!

Rechter Arm eingewinkelt in Schulterhöhe. Kreisbewegung des Armes in Kopfhöhe. Die Schnelligkeit der Armbewegung zeigt die Steiggeschwindigkeit an.



3.2.25. Halt beim Sinken oder Steigen!

Rechter Arm waagerecht seitwärts ausgestreckt. Handfläche zeigt nach unten. Bewegung des Armes nach links und rechts.



3.2.26. Öffnen des 2. Lastschlosses!

Kreuzen der Arme in der Horizontalen vor der Brust.



3.2.27. Notabwurf!

Ständige Wiederholung des Zeichens Nr. 26. Kreuzen der Arme in der Horizontalen vor der Brust.

3.2.28. Notabwurf durch die Hubschrauberbesatzung!

Der Bordeinweiser kreuzt mehrmals die Arme in Kopfhöhe. Wiederholtes Ein- und Ausschalten des Landescheinwerfers.

3.3. Bedeutung der Signalgebung des Luftfahrzeugführers an den Einwinker

Anmerkung 1: Diese Signale sind für die Benutzung durch den Luftfahrzeugführer in seinem Kabinenraum vorgesehen, wobei seine Hände für den Einwinker deutlich sichtbar und gegebenenfalls beleuchtet sind, um die Beobachtung durch den Einwinker zu erleichtern.

Anmerkung 2: Die Luftfahrzeugtriebwerke werden vom gegenüberstehenden Einwinker aus gesehen fortlaufend von rechts nach links nummeriert. Das äußere Backbordtriebwerk hat die Nummer 1.

3.3.1. Bremsen!

- Bremsen angezogen:

Arm und Hand mit ausgestreckten Fingern waagrecht vor das Gesicht heben und dann eine Faust bilden.

- Bremsen gelöst:

Arm mit geballter Faust waagrecht vor das Gesicht heben und dann die Finger ausstrecken.

Anmerkung: Der Augenblick, in dem die Faust geballt wird bzw. die Finger ausgestreckt werden, gibt den Zeitpunkt des Anziehens oder Lösens der Bremsen an.

3.3.2. Bremsklötze!

- Bremsklötze vorlegen:

Beide Arme seitlich ausstrecken, danach die Hände nach innen bewegen und mit nach außen gerichteten Handflächen vor dem Gesicht überkreuzen.

- Bremsklötze entfernen:

Hände mit nach außen gerichteten Handflächen vor dem Gesicht überkreuzen, danach Arme nach außen bewegen und seitlich ausstrecken.

3.3.3. Bereit zum Anlassen der Triebwerke/des Triebwerkes!

Die Hand heben und die entsprechende Anzahl der Finger ausstrecken, um die Nummer des anzulassenden Triebwerkes anzuzeigen.

3.4. Zusätzlich zu diesen Festlegungen gelten:

1. Für die Übermittlung vom Einwinker zum Luftfahrzeugführer:

- Roll- und/oder Startfreigabe
"Rechter oder linker Arm abgewinkelt nach oben und in freie Richtung absenken"
- Landeklappen ein- oder ausfahren
"Handflächen übereinander auf- und zuklappen"
- Einkuppeln der Tragschraube
"Rechter Arm nach oben und Kreisbewegungen ausführen"

2. Für die Übermittlung von der Kabine zum Einwinker:

- Bereitschaft zum Anlassen des Triebwerkes, zum Rollen, zum Start bzw. eine vorher abgesprochene Tätigkeit von der Kabine aus durchzuführen
"Heben einer Hand bis in Kopfhöhe"
- Bei Luftfahrzeugen mit mehreren Triebwerken sind die Festlegungen der LVO Abs. 4.3.3. anzuwenden
- Bereitschaft zum Einkuppeln der Tragschraube
"Linke Hand in Kopfhöhe heben und Kreisbewegungen ausführen"
- Bereitschaft zur Standschweben
"Linker Arm nach vorn, Aufwärtsbewegung des Armes mit nach oben gerichteter Handfläche".

Signale und Zeichen sowie Handlungen beim Abfangen von Luftraumverletzern durch Luftfahrzeuge

Lfd. Nr.	Signale und Zeichen des Luftfahrzeuges	Bedeutung	Antwortzeichen des Luftraumverletzers	Bedeutung
1	Am Tage: Wechselweise Betätigung der Querruder aus einer vor und normalerweise links vor dem Luftraumverletzer gelegenen Position. Nach Bestätigung des Signals flache Horizontalkurve, normalerweise nach links, auf den gewünschten Steuerkurs. In der Nacht: Wie am Tage und zusätzlich in unregelmäßigen Zeitabständen wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter. <u>Anmerkung 1:</u> Wetterverhältnisse od. das Gelände können erforderlich machen, daß das Luftfahrzeug die Signale von einer rechts vor dem Luftraumverletzer befindlichen Position aus gibt und die nachfolgende Kurve nach rechts fliegt. <u>Anmerkung 2:</u> Falls der Luftraumverletzer die Geschwindigkeit d. abfangenden Luftfahrzeuges nicht einhalten kann, wird das abfangende Luftfahrzeug mehrmals Kurven um zweimal 180° durchführen und beim Passieren des Luftraumverletzers die Querruder betätigen.	Sie sind abfangen. Folgen Sie mir.	<u>Flugzeug:</u> Am Tage: Wechselweise Betätigung der Querruder und folgen. In der Nacht: Wie am Tage und zusätzlich in unregelmäßigen Zeitabständen wiederholtes Ein- u. Ausschalten der Positionslichter. <u>Drehflügler</u> Am Tage und in der Nacht: Wechselweise Veränderung der Querlage, in unregelmäßigen Zeitabständen wiederholtes Ein- u. Ausschalten der Positionslichter und folgen.	Verstanden, führe Ihre Anweisungen aus.
2	Am Tage und in d. Nacht: Plötzliche Steigflugkurve um 90° oder mehr von dem Luftraumverletzer weg, ohne den Flugweg des Luftraumverletzers zu kreuzen.	Sie können weiterfliegen.	<u>Flugzeug</u> Am Tage und in der Nacht: Wechselweise Betätigung der Querruder. <u>Drehflügler</u> Am Tage und in der Nacht: Geben des Signals lfd. Nr. 1 für Drehflügler.	Verstanden, führe Ihre Anweisung aus.
3	Am Tage: Platzrunde, Ausfahren des Fahrwerks und Überfliegen der Landebahn in Lande- richtung oder falls der Luftraumverletzer ein Drehflügler ist, Überfliegen des Landeplatzes. In der Nacht: Wie am Tage und zusätzlich Landescheinwerfer einschalten.	Landen Sie auf diesem Flugplatz	<u>Flugzeug</u> Am Tage: Fahrwerk ausfahren, d. Lfz. folgen und nach Überfliegen d. Landebahn die Landung durchführen. In der Nacht: Wie am Tage und zusätzlich Landescheinwerfer, falls vorhanden, einschalten.	Verstanden, führe Ihre Anweisung aus.



Lfd. Nr.	Signale und Zeichen des Luftfahrzeuges	Bedeutung	Antwortzeichen des Luftraumverletzers	Bedeutung
----------	--	-----------	---------------------------------------	-----------

Drehflügler

Am Tage und in der Nacht:
Dem abfangenden Luftfahrzeug folgen und Landeanflug mit ständig eingeschaltetem Landescheinwerfer, falls vorhanden, durchführen.

Lfd. Nr.	Signale und Zeichen des Luftraumverletzers	Bedeutung	Antwortzeichen des Luftfahrzeuges	Bedeutung
4	<u>Flugzeug</u> Am Tage: Fahrwerk einfahren beim Überfliegen der Landebahn in einer Höhe zwischen 300 m und 600 m über Flugplatzhöhe und Weiterflug in die Platzrunde. In der Nacht: Wie am Tage und zusätzlich blinken durch wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer. Falls keine Blinkzeichen mit dem Landescheinwerfer gegeben werden können, Blinken mit irgendwelchen anderen verfügbaren Lichtern.	Der von Ihnen bestimmte Flugplatz ist ungeeignet	Am Tage und in der Nacht: Fahrwerk einfahren und das Signal der lfd. Nr. 1 geben, wenn der Luftraumverletzer dem Luftfahrzeug zu einem Ausweichflugplatz folgen soll. Fahrwerk einfahren und das Signal der lfd. Nr. 2 geben, wenn dem Luftraumverletzer der Weiterflug gestattet wird.	Verstanden, folgen Sie mir. Verstanden, Sie können weiterfliegen
5	<u>Flugzeug</u> Am Tage und in der Nacht: Regelmäßiges Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter, aber so, daß sie sich von den Blinklichtern unterscheiden.	Kann Ihre Anweisung nicht ausführen.	Am Tage und in der Nacht: Geben des Signals der lfd. Nr. 2.	Verstanden
6	<u>Flugzeug und Drehflügler</u> Am Tage und in der Nacht: Unregelmäßiges Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter.	In Notlage	Am Tage und in der Nacht: Geben des Signals der lfd. Nr. 2.	Verstanden

Der Luftfahrzeugführer des abfangenden Luftfahrzeuges hat unverzüglich:

- den Anweisungen des abfangenden Luftfahrzeugführers zu folgen;
- wenn möglich, die Flugsicherungsstelle in Kenntnis zu setzen;
- den Transponder auf Modus A Code 7700 zu schalten, wenn er von der Flugsicherungsstelle keine anderen Anweisungen erhalten hat. (sofern vorhanden)

Besteht ein Widerspruch zwischen den von der Flugsicherungsstelle über Sprechfunk erhaltenen Weisungen und den vom abfangenden Luftfahrzeugführer mittels Signalen gegebenen Anweisungen, so hat der Luftfahrzeugführer um schnellstmögliche Klärung zu ersuchen und inzwischen nach den Anweisungen des abfangenden Luftfahrzeuges zu verfahren.

Kennziffernsystematik für Beanstandungen bei Stationskontrollen

1. Beanstandungen bei der Flugdurchführung
 - 1.1. Fehlerhafte Startkonfiguration
 - 1.2. Fehlerhafte Startmethodik
 - 1.3. Zu zeitiges Abkurven nach dem Start
 - 1.4. Unterschreiten der vorgeschriebenen Sicherheitshöhen in den jeweiligen Flugphasen
 - 1.5. Unterschreiten des zugelassenen seitlichen Sicherheitsabstandes von Hindernissen
 - 1.6. Schräglagen in der Kurve über 30°
 - 1.7. Arbeitskurven mit Höhenverlust
 - 1.8. Nichtberücksichtigung des Windeinflusses beim Ein- und Ausleiten der Arbeitskurve
 - 1.9. Nichteinhalten der festgelegten Durchflugrichtung bzw. -höhe
 - 1.10. Nichteinhalten der Fluggeschwindigkeit
 - 1.11. Beanstandungen an der gezielten Applikation der Chemikalien
 - 1.12. Fehlerhafte Methodik des Landeanfluges unter Berücksichtigung der Umweltbedingungen
 - 1.13. Landungen außerhalb des Landequadrates
 - 1.14. Landefehler (zu hohes Abfangen, Radlandungen)
 - 1.15. Nichteinhalten der Ausrollrichtung bei der Landung bzw. fehlerhaftes Bremsen
 - 1.16. Beanstandungen an der Rollmethodik
2. Beanstandungen im Komplex Flugvor- und Nachbereitung, Sicherheit und AS-Brandschutz
 - 2.1. Mängel an der Flugzeugverankerung
 - 2.2. Beanstandung an Zustand und Wartung / Pflege des Flugzeuges
 - 2.3. Vorflugkontrolle des FF entspricht nicht der Flugtechnologie
 - 2.4. Anlassen entspricht nicht der Technologie
 - 2.5. Warmlaufen entspricht nicht der Technologie
 - 2.6. Abbremsen entspricht nicht der Technologie
 - 2.7. Mängel in der vorgeschriebenen Zeichen- bzw. Signalgebung
 - 2.8. Unzureichende oder fehlende Kontrolle der SLB vor Aufnahme des Flugbetriebes
 - 2.9. Durchführung von Flugbetrieb bei ungeeigneter Oberflächenbeschaffenheit der SLB
 - 2.10. Überschreiten des zulässigen Startgewichts
 - 2.11. Unterschreiten des vorgeschriebenen Kraftstoffvorrates an Bord
 - 2.12. Nichteinhalten der zulässigen Seitenwindkomponenten bei Start bzw. Landung
 - 2.13. Nichteinhalten des Wetterminimums
 - 2.14. Überschreiten der für die jeweilige Arbeitsart zugelassenen Windgeschwindigkeiten
 - 2.15. Nichteinhalten der Pflichtpausen bzw. der medizinischen Normen
 - 2.16. Mitführen von Losteilen während des Arbeitsfluges
 - 2.17. Beanstandungen an der Tätigkeit des Startleiters
 - 2.18. Verstöße gegen die zur Absicherung der Flugzeuge getroffenen Anordnungen
 - 2.19. Fehlende Plomben am Flugzeug bzw. KS/SS-Behältern
 - 2.20. Beladevorgang entspricht nicht der Technologie
 - 2.21. Beanstandungen an Vollzähligkeit und Zustand der Flugsicherungsmaterialien (Leuchtpistole, Windmesser, Munition)
 - 2.22. Beanstandungen an Vollzähligkeit und Zustand der Feuerlöschgeräte
 - 2.23. Beanstandungen an Vollzähligkeit und Zustand der Ausrüstung für die 1. Hilfe
 - 2.24. Fehlende oder nicht ausreichende Belehrung der Hilfskräfte

3. Beanstandungen an Auswahl und Aufbau von Arbeitsflugplätzen

- 3.1. Unterschreiten der Mindestmaße der SLB unter Berücksichtigung der Umweltbedingungen und der Bodenverhältnisse
- 3.2. Unterschreiten der Sicherheitsabstände zur SLB
- 3.3. Unterschreiten der sonstigen Sicherheitsabstände aus Gründen des Brandschutzes
- 3.4. Mängel in der Anlage und im Aufbau der SLB, des Beladeplatzes bzw. der Rollwege
- 3.5. Mängel in der Beschilderung bzw. Markierung der SLB, des Beladeplatzes bzw. der Rollwege
- 3.6. Fehlender Windrichtungsanzeiger

4. Fehlende oder ungültige Dokumentation bzw. Mängel in ihrer Führung

- 4.1. Flugauftrag
- 4.2. Arbeitsauftrag
- 4.3. Flugvorbereitungsformular
- 4.4. Belehrungsnachweis
- 4.5. Flugzeugtagebuch und Zulassung
- 4.6. AFP-Bestätigung
- 4.7. Arbeitskarte
- 4.8. Arbeitsflugbuch
- 4.9. Munitionsnachweis
- 4.10. Erlaubnisschein
- 4.11. Bordnotkarte
- 4.12. Stationskontrollblock

Kontrollspiegel für die Anleitung und Kontrolle der Stationsmechaniker auf den Einsatzstationen

- 20. Kontrolle der Arbeitsdurchführung der SM
(soweit wie möglich als unerkannte Kontrolle)
- 20.1. Sichtkontrolle des Triebwerkes einschließlich -anlage, des Hauptfahrwerkes, des Sporns der Flossen, der Ruder, der Tragflächen und des Rumpfes und deren Verbindungs- und Sicherungselemente (Pflegegruppe 1)
- 20.2. Funktionsproben der Ruder, Höhentrimmung, Hauptfahrwerk, Sporn, Überlauf- und Entlüftungsleitungen des KS-Systems, Hydraulikanlage und der landwirtschaftlichen Zusatzausrüstung (Pflegegruppe 1)
- 20.3. Entnahme und Prüfung der Kraftstoffproben am Flugzeug (Pflegegruppe 1)
- 20.4. Durchführung des Triebwerk-Bremslaufes (Pflegegruppe 1)
- 20.5. Kontrolle des Momentes am Antrieb (Pflegegruppe 1)
- 20.6. Fertigmachen des Tankanhängers
- 20.7. Aufbau des Beladeplatzes
- 20.8. Anlassen, Zeichengebung, Beladevorgang
- 20.9. Beobachtung der Flugdurchführung (An- und Abflugsektoren, Start und Landung) durch SM
- 20.10. Führung des Arbeitsflugbuches (exakte Start- und Landezeiten, Nachweis von Tank- und Pflichtpausen)
- 20.11. Vollzähligkeit und Zustand der Flugsicherungsmaterialien (Leuchtpistole, Windmesser, Munition)
- 20.12. Reinigungsarbeiten am Flugzeug (Pflegegruppe 2)
- 20.13. Funktionsprüfungen am Flugzeug (Pflegegruppe 2)
- 20.14. Beschilderung des AFP
- 21. Zustand des Flugzeuges und der Stationsausrüstung
- 21.1. Allgemeiner äußerer Pflegezustand des Flugzeuges
- 21.2. Überprüfung der durchgeführten Pflegegruppen (3 ... 7) in Qualität (soweit möglich) und Zeitpunkt
- 21.3. Kontrolle der Stationsausrüstung (außer Werkzeug) auf Zustand und Vollzähligkeit
- 21.4. Kontrolle des Werkzeuges auf Zustand und Vollzähligkeit
- 21.5. Kontrolle der Flugzeugzubehörteile und des Bordwerkzeuges auf Zustand und Vollzähligkeit
- 21.6. Funktionstüchtigkeit des Flugzeitzählers
- 21.7. Zustand der Tankausrüstung
- 21.8. Zustand und Vollzähligkeit der Havarieausrüstung des Tankhängers
- 22. Kontrolle der Dokumentation auf Vorhandensein, Gültigkeit und ordnungsgemäße Führung
- 22.1. Qualifikationsnachweis
- 22.2. Dokumentationsmappe
- 22.3. Dienstauftrag, Stundennachweisbogen, DPA, Betriebsausweis
- 22.4. Zulassung und Flugzeugtagebuch (besonders auf Eintragung von Beanstandungen und ihre Behebung achten)
- 22.5. Signalmittelbestandsbuch (Übereinstimmung mit vorhandenem Bestand)
- 22.6. Kraftstoff- und Ölnachweis
- 22.7. Arbeitskarte und Flugvorbereitung (bei Schädlingsbekämpfung usw.)
- 23. Einhaltung der sicherheitstechnischen und arbeitshygienischen Maßnahmen während des Einsatzes
- 23.1. Absicherung des AFP und des Flugzeuges
- 23.2. Aufbewahrung der Sicherheitsvorrichtungen
- 23.3. Organisation des vorbeugenden Brandschutzes (Zustand der Feuerlöschgeräte)
- 23.4. Schutz gegen Grundwasserverunreinigung (Umgang mit Flugbetriebsstoffen und chemischen Mitteln)

24. Kontrolle der Arbeits- und Lebensbedingungen der Einsatzbrigade
(Wie erfüllt der Vertragspartner seine Verpflichtungen hinsichtlich der Unterkunft,
wie ist die Versorgung mit Speisen und Getränken)
25. Kontrolle der persönlichen Verhaltensweise und der gesellschaftlichen Mitarbeit des
SM im Einsatzort durch direkte Kontaktaufnahme mit dem Sekretär der BPO des Ver-
tragspartners bzw. mit einem Beauftragten des Vertragspartners
26. Welche Vorschläge gibt es zu Veränderungen am Flugzeug, an der Stationsausrüstung
oder an der Beladetechnik in technischer und organisatorischer Hinsicht?
27. Auswertung der Anleitung und Kontrolle in Anwesenheit des Stationskommandanten.

Ausfüllvorschrift zum Flugnachweis IF 93-13 a

Anlage 6
Seite: 1

entsprechend Flugnachweisformular - A 5

Abrechnungszeitraum von/bis

1. Vertrags-Nr.

Dieser Teil ist durch den Flugzeugführer selbständig zu bilden.

BE

Betr.-Einheit Bezirk Typ Auftraggeber ACZ-Nr.

1 = BT I	01 = Rostock	11 Z-37	
2 = BT II	02 = Schwerin	12 frei	
3 = BT III	03 = Neubrandenburg	13 frei	
4 = BT IV	04 = Potsdam		
5 = BAK	05 = Frankfurt/Oder	21 PZL-106 A	
6 = FEL	06 = Cottbus	22 PZL-106 AR	
7 = BT V	07 = Magdeburg	23 PZL-106 BR	
	08 = Halle		
	09 = Erfurt	31 M-18	
	10 = Gera	32 frei	
	11 = Suhl	33 frei	
	12 = Dresden	41 Ka-26 mit Schleuderrad	
	13 = Leipzig	42 Ka-26 mit Schleuderrad (konisch)	
	14 = K-M-Stadt	43 ohne Schleuderrad	
	15 = Berlin	51 AN-2 SU	
	16 = BAK	52 AN-2 Polen	
		53 AN-2 Inspektion	
		61 PZL-106 BR VRP	
		62 frei	
		63 frei	
		71 Mi-2 SU	
		72 Mi-2 Polen	
		73 Mi-2 mit DDR-Besatzung	
		81 Mi-8 SU	
		82 Mi-8 Bulgarien	
		83 frei	
		91 M-18 VRB	
		92 frei	
		93 frei	

Nr. d. Bezirkes Lfd. Nr. d. Auftraggeber ACZ innerhalb des Bezirkes - ACZ mit dem Vertrag abgeschlossen ist

2. Flugnachweis-Nr.: Die 5stellige laufende Beleg-Nr. ist eingedruckt.

3. Kennz. Lfz.: Kennzeichen des Luftfahrzeuges 3stellig, z. B. DDR - SRM = "SRM". Bei SU-Charterluftfahrzeugen werden die letzten drei Ziffern des Kennzeichens eingetragen. Bei evtl. Dopplung wird ein Ausweichkennzeichen durch den Flugbetrieb festgelegt.

Leerstelle: Kennzeichnung 0 ... Flugzeugführer, Fluglehrer, Flugschüler auf BAK-Verträge
1 ... Flugschüler, die nicht auf BAK-Verträge fliegen
2 ... Praktikanten

Anmerkungen: Diese Kennziffern sind unbedingt einzuhalten, da sie die unterschiedlichen LRW.-Erfüllungspflichten kennzeichnen.

• FF, FL	100 %
• Praktikanten	85 %
• Flugschüler, die <u>nicht</u> auf BAK-Verträgen fliegen	70 %
• Flugschüler auf BAK-Vertrag, da die Verträge schon mit gesenktem LRW abgeschlossen wurden	100 %

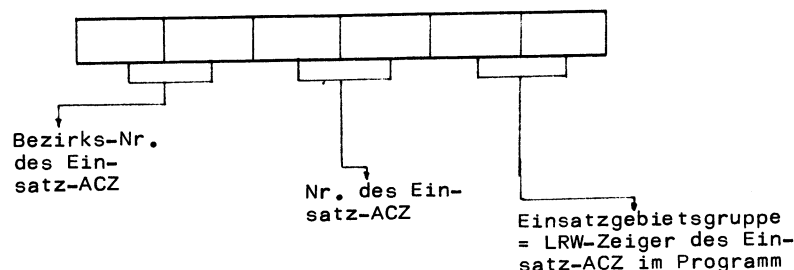
4. Pers.-Nr. FF: Angabe der IF-Personalschlüssel-Nr. in Übereinstimmung mit den Angaben im Dienstaussweis (z. B. 09031) und Angabe des Namens des 1. Lfz.-Führers.

5. Pers.-Nr. FF: Angabe der IF-Personalschlüssel-Nr. in Übereinstimmung mit den Angaben im Dienstaussweis (z. B. 01057) und Angabe des Namens des 2. Lfz.-Führers.

6. Pers.-Nr. SM: Angabe der IF-Personalschlüssel-Nr. in Übereinstimmung mit den Angaben im Dienstaussweis (z. B. 13658) und Angabe des Namens des Stationsmechanikers.

7. Nr. Eins.-Geb.
EACZ LPG K-LRW:

Angabe des Einsatz-ACZ sowie der Einsatzgebietsgruppe = LRW-Zeiger des Einsatz-ACZ im Programm.


Anmerkung:

Neue Luftfahrzeugtypen sind grundsätzlich mit dem K-LRW = 65 zu belegen.

 Diese Angabe ist auf jedem FN-Beleg nur einmal zu machen, d. h., der FN gilt nur für jeweils ein Einsatz-ACZ. Die nachfolgenden Zeilen werden erst mit 9. (Arbeitsart) beginnend ausgefüllt.

8. Schlag-Nr.:

bleibt frei

9. Arbeitsart:

Arbeitsart entsprechend neuem Arbeitsartenschlüssel für avio-chemische Arbeiten gemäß Druck TDS-1/190/87. Diese Arbeitsarten gelten sowohl für Flugzeugführer, Fluglehrer als auch für Flugschüler, Praktikanten.

10. Aufwandmenge:

Aufwandmenge, Angabe in kg bzw. l - Liter je ha. Die Eintragungen der Aufwandmenge wird aufgerundet, so daß die Angaben im Abstand von 50 kg bzw. l erscheinen.

11. Starts:

Angabe der Anzahl der Starts je Arbeitsart (9) und Aufwandmenge (10).

12. Ist-ha:

Angabe der bearbeiteten Hektarleistungen je Arbeitsart (9) und Aufwandmenge (10).

Eintragungen in den Flugnachweis:

- bei kommerziellen Arbeitsarten 101 ... 608 und 801 ... 824 mit ha:
die auftretende Vornull bei 0,5 ha ist einzutragen;
- bei Arbeitsart: 901 ... 942 keine ha-Angabe

13. Ist-Fh:

Angabe der Flugstunden je Arbeitsart (9) und Aufwandmenge (10). Die Ist-Fh beinhalten auch die Fh, die durch Überschreitung der Anflugentfernung gemäß TGL 21650/01 entstehen (Genauigkeit bis 1 Stelle hinter dem Komma).

Eintragung: 0,5 Fh

Die auftretende Vornull ist einzutragen.

14. AEÜ in km:

Angabe der Anflugentfernungsüberschreitung in km je Arbeitsart (9) und Aufwandmenge (10). Angabe in km, die über die in der TGL 21650/01 genannten hinausgehen. Die Eintragung der AEÜ entspricht der einmalig ermittelten AEÜ in km ohne Multiplikation mit Anzahl der Starts. Leistungen, die in gleicher Arbeitsart und Aufwandmenge in unterschiedlicher Entfernung zum AFP (über die TGL hinaus) erbracht wurden, dürfen nicht mehr zusammengefaßt werden.

Eintragung der AEÜ:

- . Genehmigte AEÜ laut Vertrag = 2000,0
- . ungenehmigte AEÜ = Entfernung AFP-Feld minus TGL (ohne Multiplikation mit Starts)
- . neuer Lfz.-Typ im ACZ = grundsätzlich 5000,0

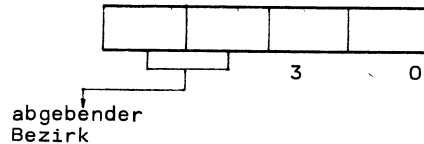
Sonderregelungen für Lfz.-Umsetzungen
GRUNDREGEL:

Der Flugnachweis ist grundsätzlich in der BS abzurechnen, aus der das Lfz. kommt. Dies ist unabhängig davon, welcher BS die Besatzung strukturmäßig zugeordnet ist.

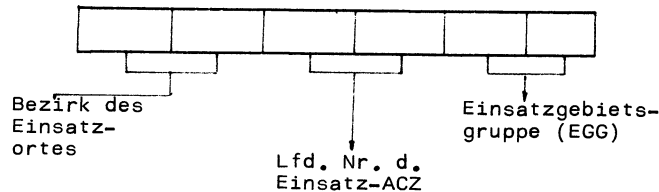
Ausfüllung der Flugnachweise

 Anlage 6
Seite: 3

- 1-Vertrags-Nr. - Ist immer das abgebende ACZ
- Sollte keine existieren, da z. B. der entsprechende Vertragspartner schon alle vereinbarten Leistungen erhalten hat, ist grundsätzlich folgende Nr. einzutragen:



- 7-Nr.-Eins.-Geb. - setzt sich zusammen aus:



- für die EGG gibt es zwei Möglichkeiten:
1. der zum Einsatz kommende Lfz.-Typ war schon im Einsatzort → EGG
Eintragung der entsprechenden EGG des Einsatzortes
 2. der zum Einsatz kommende Lfz.-Typ war noch nie in diesem Einsatzort → keine EGG vorhanden
Grundsätzlich Eintragung der EGG = 65 in Verbindung mit AEÜ
in km = 5000,0.

Sonderregelung für Flüssigdüngung

Gültig für Arbeitsart 171 ... 173, 181 ... 184, 571 ... 573

Grundregel

Flüssigdüngungsmaßnahmen sind auf gesonderten Flugnachweisen zu erfassen. (Eine spezielle Auswertungsmöglichkeit muß gewährleistet sein.)

Ausfüllung der Flugnachweise

 Ausfüllung der Spalten 1... 9 und 11 ... 14 wie in dieser Ausfüllvorschrift angegeben.
Unter Spalte 10 - Aufwandmenge sind unbedingt die tatsächlichen Aufwandsmengen

30 l/ha
55 l/ha
85 l/ha
110 l/ha einzutragen.

Die bei den Flüssigdüngungsmaßnahmen entstehenden nichtkommerziellen Überführungsflüge sind ebenfalls auf diesem gesonderten Flugnachweisexemplar zu erfassen.

Sonderregelung Kalkung

Alle Kalkungsmaßnahmen sind unter der Arbeitsart 824 abzurechnen.

Verteiler der Flugnachweise

- Original: BS Bearbeiter Planung/Abrechnung
1. Kopie: Auftraggeber mit Rechnung
2. Kopie: Auftraggeber
3. Kopie: Luftfahrzeugführer

Die Flugnachweise sind einmal wöchentlich per Post durch die Luftfahrzeugführer an die BS abzuschicken. Der Erfassungstermin der Flugnachweise ist wöchentlich Mittwoch ab 12.00 Uhr. Der Absendetermin der Flugnachweise ist durch den Luftfahrzeugführer so zu wählen, daß die Erfassung seiner Leistungen am Mittwoch wöchentlich gewährleistet ist. Zusätzlich ist jeweils per 23. des laufenden Monats die Abrechnung der Flugnachweise unbedingt erforderlich.