



# Niedersächsische Motorfliegertagung 2023



# Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen Flugleiterwesen

# Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen

---

Anpassung im ICAO Annex 14 bezüglich des Feuerlösch- und Rettungswesens auf Flugplätzen ohne gewerblichen Luftverkehr(sbetrieb) zum 03. November 2021

Chapter 9, Nr. 9.2.1:

*„Rescue and firefighting equipment and services shall be provided at an aerodrome **when serving commercial air transport operations.**“*

Seit der Ankündigung im Sommer 2020 Dauerthema in der Luftfahrtpresse und bei den Luftsportverbänden. Diverse Initiativen.

# Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen

---

20. April 2023:

Veröffentlichung der ‚Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen‘ (NfL 2023-1-2792) als Ersatz für die ‚Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen‘ (NfL I 72/83)

Umsetzung innerhalb von 12 Monaten – bis 19. April 2024

Anpassung der Flugplatzgenehmigungen von Amts wegen – bis dahin gelten weiterhin die Richtlinien aus 1983 - Alternativ: Allgemeinverfügung

# Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen

---

Was ist gewerblicher Luftverkehr(sbetrieb)?

- Betrieb nach Teil-CAT der VO (EU) Nr. 965/2012 – mit AOC!

Wann ist eine ICAO-konforme Bereitstellung von Ausrüstung und Personal (nach Nr. 5 der Grundsätze) erforderlich?

- Wenn gewerblicher Luftverkehr(sbetrieb) stattfindet;
- oder: bei regelmäßig monatlich mehr als 60 Flugbewegungen mit Luftfahrzeugen > 5.7 t MTOM.

heißt: eine ICAO-konforme Ausrüstung bzw. Personal ist nur auf wenigen Flugplätzen erforderlich!

# Flugleiterwesen (Bund-Länder-AG)

---

Treffen der LLB mit dem BMDV

**Thema:** „Abgrenzung zwischen den Tätigkeiten eines Flugleiters und Tätigkeiten von Flugsicherungsdiensten“

**Ziel:** Einheitliche Umsetzung der Vorgaben (ICAO, EU) in Deutschland

# Flugleiterwesen – Herkunft

In den 1930er-1940er Jahren hoheitliche Tätigkeit (**Luftpolizei**)

Danach Vertretung des Flugplatzhalters (**ohne (Flug)Leitungsfunktion**)

§ 53 (3) LuftVZO: „Der Landeplatzhalter hat auf Verlangen der Genehmigungsbehörde eine oder mehrere Personen als Flugleiter zu bestellen.“

- Nebenbestimmung der Flugplatzgenehmigungen (für Landeplätze und Segelfluggelände)

„Fliegen ohne Flugleiter“ war immer wieder Thema in diversen BLFA-L-Sitzungen und Meinungsaustauschen. Aufgrund der Vorgabe der ICAO (Reaktionszeit zum Einsatz des Feuerlösch- und Rettungsgeräts) hielt das BMDV an der Anwesenheit von qualifiziertem Personal fest

- Dienstanweisungen der LLB

Ausnahmen unter bestimmten Voraussetzungen – ohne Flugleitung aber mit sachkundiger Person

# Flugleiterwesen - Rechtsgrundlagen

**Durchführungsverordnung (EU) 2017/373** – Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten – gilt seit dem 02. Januar 2020:

**Dienst:** Flugverkehrsdienst (ATS)

**Art:** Fluginformationsdienst (FIS)

**Umfang:** Flugplatz-Fluginformationsdienst (aerodrome flight information service, AFIS): ein Fluginformationsdienst für den Flugplatzverkehr, der von einem benannten Anbieter von Flugverkehrsdiensten erbracht wird

Unterscheidung zur Flugleitung: darf nur durch zertifizierte ATS-Anbieter erbracht werden

Feststellung der betrieblichen Komplexität des Flugverkehrs an einem Flugplatz durch die Mitgliedstaaten

Identifizierung einer AFIS-Stelle (Flugfunk): INFORMATION (z.B. Wilhelmshaven INFORMATION)

# Flugleiterwesen - Rechtsgrundlagen

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – zum 27. Januar 2022:

Alternative zu ATS (z. B. AFIS-Diensten) durch Einführung von Artikel 3a

***„Feststellung der Notwendigkeit der Erbringung von Flugverkehrsdiensten“***

Ergänzendes ‚guidance material (GM)‘ dazu im Februar 2023:

- Einrichtung einer Universal-Bodenfunkstelle vom Typ ‚UNICOM‘ mit dem Rufzeichen RADIO, UNICOM, Name des Luftsportvereins, etc.

## **Zweck:**

- Mitteilung der Absichten von Piloten;
- informeller Austausch über Bedingungen am Flugplatz oder andere Aktivitäten;
- keine Pflicht zur Zwei-Wege-Kommunikation;
- Sicherstellung, dass keine ATS-Dienstleistungen erbracht werden.

# Flugleiterwesen - Rechtsgrundlagen

---

08. Februar 2023:

Neue **„Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren“** (NfL 2023-1-2726) – ohne Vorankündigung – durch das BAF

Änderung der (Flugfunk)Kennung für **„Flugplätze ohne Flugverkehrsdienst durch den Flugleiter an unkontrollierten Flugplätzen ohne AFIS-Anbieter“** – von INFO auf RADIO  
Norddeich INFO → Norddeich RADIO

**Sprechgruppen für „Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle“ sind nicht mehr enthalten!**

02. März 2023:

Aufhebung der **„Grundsätze für die Ausübung des Flugplatzinformationsdienstes an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle“** (NfL I 3/81)

# Flugleiterwesen – Umsetzung und Auswirkungen

---

Anpassung der Flugplatzgenehmigungen durch die LLB:

1. Anpassung der Nebenbestimmung zum Feuerlösch- und Rettungswesen – dynamischer Verweis oder per Allgemeinverfügung
  2. Anpassung der Nebenbestimmung zum Erfordernis einer Flugplatzbetriebsleitung
- Anpassungen im nationalen Luftrecht (LuftVG, LuftVZO, etc.)
  - Modernisierung des Luftfahrthandbuchs (AIP) – Betriebszeiten, ICAO-RFFS-Kategorie
  - Überarbeitung der Dienstanweisung für Luftaufsichtspersonal
  - Veröffentlichung der Grundsätze

# Flugleiterwesen – Umsetzung und Auswirkungen

---

- Lernprozess für Flugplatzpersonal und fliegendes Personal!
- Eigenverantwortung des verantwortlichen ‚pilot in command‘ – Flugvorbereitung!
- Strikte Trennung von AFIS-Diensten und Befugnissen der Flugplatzbetriebsleitung!
- Aufgaben der Luftaufsicht bleiben unberührt
- Gestaltungsspielräume – z. B. technische Lösungen zur Führung des Hauptflugbuchs
- Aufklärungsarbeit der Luftfahrtbehörden!

# Flugleiterwesen – Umsetzung und Auswirkungen

## SERA. 14080 b) Hörbereitschaft / Dienstzeiten

- Bodenfunkstellen haben ständige Hörbereitschaft auf der VHF-Notfrequenz 121,5 MHz während der Dienstzeiten der Dienststellen zu halten, an denen sie installiert ist. Befinden sich zwei oder mehr solcher Funkstellen an derselben Stelle, wird diese Verpflichtung durch die Gewährleistung der Hörbereitschaft auf der Frequenz 121,5 MHz an einer der Funkstellen erfüllt.
- Die Flug(platzbetriebs)leitung oder Luftaufsichtsstelle ist keine Dienststelle im Sinne des EU-Rechts!
- Veröffentlichung [BAF - Homepage - Sprechfunk-NfL und Notfrequenz 121.50 MHz](#)



# Anhang I (Annex I) Luftfahrzeuge Insb. Luftsportgeräte

# Anhang I Luftfahrzeuge

---

## Artikel 2 der Basisverordnung (EU) 2018/1139

(3) Diese Verordnung gilt nicht für  
[...]

d) die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb der in Anhang I genannten Luftfahrzeuge, deren Betrieb mit einem geringen Risiko für die Flugsicherheit verbunden ist, sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen [...].

## Anhang I Luftfahrzeuge

---

### **Luftfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d**

Kategorien bemannter Luftfahrzeuge, auf welche die Verordnung keine Anwendung findet:

- a) Luftfahrzeuge,
  - deren ursprüngliche Konstruktion vor dem 1. Januar 1955 festgelegt wurde und
  - deren Produktion vor dem 1. Januar 1975 eingestellt wurde;Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung;
- b) speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke konstruierte oder veränderte Luftfahrzeuge, die wahrscheinlich in sehr begrenzten Stückzahlen produziert werden;

## Anhang I Luftfahrzeuge

---

- c) Luftfahrzeuge einschließlich jener, die als Bausätze geliefert werden, wenn die Fertigungs- und Montageaufgaben zu mindestens 51 % von einem Amateur oder einer Amateurvereinigung ohne Gewinnzweck für den Eigengebrauch ohne jegliche gewerbliche Absicht wahrgenommen werden;
- d) militärisch genutzte Luftfahrzeuge;
- e) **Flächenflugzeuge (300kg / 450kg)** mit einer messbaren Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS, Hubschrauber, Motorgleitschirme, Segelflugzeuge und Motorsegler mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedstaaten erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als [...]
- f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 600 kg;
- g) [...]

# Anhang I Luftfahrzeuge

## 600 kg Luftsportgeräte

(8) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, die Konstruktions-, Herstellungs-, Instandhaltungs- und Betriebstätigkeiten in Bezug auf eine oder mehrere der folgenden Kategorien von Luftfahrzeugen von dieser Verordnung auszunehmen:

- a) andere Flugzeuge als unbemannte Flugzeuge mit höchstens zwei Sitzen, einer messbaren Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 45 Knoten berichtiger Fluggeschwindigkeit (CAS) und einer vom Mitgliedstaat erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als **600 kg** im Falle von Flugzeugen, die nicht für den Betrieb auf Wasser bestimmt sind, bzw. 650 kg im Falle von Flugzeugen, die auf Wasser betrieben werden sollen;
- b) [...]

# Anhang I Luftfahrzeuge

## Betrieb in anderen Mitgliedstaaten

Unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago **dürfen** Luftfahrzeuge, die unter Anhang I dieser Verordnung fallen und in einem Mitgliedstaat eingetragen sind, **in anderen Mitgliedstaaten betrieben werden, sofern der Mitgliedstaat**, in dessen Hoheitsgebiet der Betrieb stattfindet, **dem zustimmt**. Auch die Instandhaltung und konstruktionsbezogene Änderung eines solchen Luftfahrzeugs kann in einem anderen Mitgliedstaat erfolgen, sofern die betreffenden konstruktionsbezogenen Änderungen und Instandhaltungstätigkeiten unter der Aufsicht des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, und nach den im nationalen Recht dieses Mitgliedstaats festgelegten Verfahren erfolgen.

# Anrechnung von Stunden auf Annex I Luftfahrzeugen im Motorflug

---

## FCL.035 – Anrechnung von Flugzeit und theoretischen Kenntnissen

### Grundsatz:

Sofern nicht etwas anderes angegeben ist, muss Flugzeit, die für eine Lizenz, eine Berechtigung oder ein Zeugnis angerechnet werden soll, in derselben Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis beantragt wird.

# Anrechnung von Stunden auf Annex I Luftfahrzeugen im Motorflug

## FCL.035 – Anrechnung von Flugzeit auf Annex I Luftfahrzeugen

Alle auf Flugzeugen oder TMG, die unter einen Beschluss eines Mitgliedstaats nach Artikel 2 Absatz 8 Buchstaben a oder c der Verordnung (EU) 2018/1139 oder in den Anwendungsbereich von Anhang I jener Verordnung fallen, absolvierte Flugstunden werden vollständig auf die Anforderungen angerechnet, die für die nach Punkt FCL.140.A(a)(1) und Punkt FCL.740.A(b)(1)(ii) geforderten Flugzeiten dieses Anhangs gelten, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- das betreffende Flugzeug oder der betreffende TMG gehört derselben Kategorie und Klasse an wie das Luftfahrzeug nach Teil-FCL, für das die geflogenen Flugstunden angerechnet werden sollen;
- bei Schulungsflügen mit einem Lehrberechtigten unterliegt das Flugzeug oder der TMG einer Genehmigung nach Anhang VII (Teil-ORA) Punkt ORA.ATO.135 oder Anhang VIII (Teil-DTO) Punkt DTO.GEN.240.

# Anrechnung von Stunden auf Luftsportgeräten im Motorflug

## FCL.035 – Anrechnung von Flugzeit auf Annex I Luftfahrzeugen

- Nur für Verlängerungsvoraussetzungen, (noch) nicht für den Erwerb einer PPL/LAPL!
- Alle Stunden (inkl. Starts und Landungen) auf Luftsportgeräten, welche einem SEP (same category and class) entsprechen, können für SEP angerechnet werden.
- Gleiches gilt für TMG
- Auffrischungsschulung muss dann auf SEP (D-ECHO) oder TMG (D-KILO) erfolgen
- Neues Formular beachten, für die Meldung über eine erfolgte Verlängerung der Klassenberechtigung (NfL 2021-1-2238)

# Überarbeitete NfL Handeinträge in Lizenzen

**NfL 2021-1-2238**

**vom 27.05.2021**

**Neues Formular!**

Die Lizenzinhaberin / der Lizenzinhaber hat innerhalb der letzten **12 Monate vor** dem Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung(en) die **Verlängerungsvoraussetzungen gem. FCL.740.A b) (1) ii) der VO (EU) Nr. 1178/2011** erfüllt.

(12 Flugstunden auf einem einmotorigen Flugzeug mit Kolbentriebwerk (SEP) oder Reisemotorsegler (TMG), davon 6 Stunden als PIC, 12 Starts und 12 Landungen sowie eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit der/dem unterzeichnenden FI/CRI)<sup>a, b</sup>

Zeitraum			Starts	Landungen	Flugzeit
von:	bis:				
		SEP(land):			
		SEP(sea): <sup>b</sup>			
		TMG:			
		Anrechnung gem. FCL.035: <sup>a</sup>			
		<b>Summe:</b>			

<sup>a</sup> Eine Anrechnung von jeweils der Klasse entsprechenden Flugzeiten inkl. Starts und Landungen gemäß FCL.035 a) (4) ist möglich (bspw. auf historischen Lfz. oder Luftsportgeräten). Schulungsflüge mit Lehrberechtigten sind gemäß FCL.035 a) (4) ii) nur anrechenbar, wenn das Flugzeug oder der TMG als Ausbildungsluftfahrzeug einer ATO oder DTO genehmigt ist.

# Handeinträge in Lizenzen

---

## Grundsätze für Handeinträge:

- Nur der:die Lehrberechtigte, welche:r die Auffrischungsschulung durchgeführt hat, darf den Handeintrag vornehmen.
- Der Handeintrag kann auch später erfolgen, bspw. weil der:die Pilot:in noch nicht die 12h zusammen hat.
- Die Auffrischungsschulung wird daher auch immer im Flugbuch des:der Pilot:in dokumentiert.
- Erst bei Vorliegen aller Voraussetzungen darf der Handeintrag erfolgen und wird der Bericht hierüber an die zuständige Behörde übermittelt.
- Es gibt keine Verpflichtung des:der Lehrberechtigten zum Handeintrag in die Lizenz.

**Achtet auf die korrekte Angabe des Gültigkeitszeitraums!**

# Auffrischungsschulung – Inhalte (AMC1 FCL.740.A(b)(1)(ii) – Amdt. 9 18/03/20)

- sollen auf den Inhalten einer Befähigungsüberprüfung basieren
- abhängig von der Erfahrung und im Einvernehmen mit den Lizenzinhaber:innen

Auffrischungsschulung als Chance, Schwächen zu trainieren. Gedanken machen über den Inhalt und den Umfang der Schulung. Diese kann gerne auch länger als 1h erfolgen.

## **Inhalt der Auffrischungsschulung (gemäß AMC1 FCL.740.A(b)(1)(ii)):**

Die Elemente der Auffrischungsschulung basieren auf den Inhalten einer Befähigungsüberprüfung, die – in Abhängigkeit von der Erfahrung des Bewerbers – vom Fluglehrer als relevant erachtet werden. Das Briefing hat eine Besprechung über „Threat and Error Management (TEM)“ zu beinhalten, wobei der Schwerpunkt auf der Entscheidungsfindung bei widrigen meteorologischen Bedingungen oder unbeabsichtigten Einflug in IMC, sowie auf Navigationsmöglichkeiten während des Fluges liegen soll.

**Folgende Flugübungen wurden im Einvernehmen mit der Lizenzinhaberin/dem Lizenzinhaber ausgewählt:**

Folgende Flugübungen

Langsamflug

Steilkurve

Stall-Verfahren

Durchflug Kontrollzone

Notverfahren

Ziellandeübung

# Einsatz von Annex I Luftfahrzeugen in Ausbildungsorganisationen

## ORA.ATO.135 / DTO.GEN.240 Schulflugzeuge und FSTD

a) [...] Luftfahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) 2018/1139 Anhang I Buchstaben a, b, c oder d fallen, dürfen für die Ausbildung verwendet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die zuständige Behörde hat in einem Bewertungsverfahren ein Sicherheitsniveau bestätigt, das mit dem durch die Gesamtheit der grundlegenden Anforderungen in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 definierten Sicherheitsniveau vergleichbar ist;
2. die zuständige Behörde hat die Verwendung der Luftfahrzeuge für die Ausbildung in der ATO zugelassen / DTO genehmigt.

Luftsportgeräte können also nicht als Ausbildungsflugfahrzeuge in einer ATO / DTO zugelassen werden, da sie unter Buchstabe e) fallen.

# Ausländisch registrierte Luftsportgeräte

---

## §99 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Ausländische Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm, die von einem deutschen oder ausländischen Staatsangehörigen mit **ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland** betrieben werden, bedürfen der Muster- und Verkehrszulassung.



## NEWS – What's upcoming

## Opinion No. 05/2023 (NPA 2020-14)

Die Opinion 05/2023 wurde an die Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 übermittelt.

Neue SEP Definition:

### Article 2 Definitions

For the purpose of this Regulation, the following definitions apply:

[...]

(8a) 'SEP aeroplane' means a single-engine, single-pilot aeroplane for which no type rating is required and that is powered by either of the following:

(a) a piston engine;

(b) an electric engine;

## Opinion No. 05/2023 (NPA 2020-14)

Die Opinion 05/2023 wurde an die Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 übermittelt.

### Anrechnung von Erfahrung aus dem Bereich Luftsportgeräte für eine LAPL(A)

(10) in point FCL.110.A, point (c) is replaced by the following:

‘(c) Crediting. Applicants with prior experience as PIC may be credited towards the requirements of point (a) under the following conditions:

- (1) the amount of credit shall be decided by the DTO or the ATO where the pilot undergoes the training course, on the basis of a pre-entry flight assessment, but shall in any case:
  - (i) not exceed the total flight time as PIC;
  - (ii) not exceed 50 % of the hours required in point (a);
  - (iii) not include the requirements of point (a)(2);
- (2) previous experience as PIC in aircraft that are subject to a decision of a Member State taken in accordance with points (a) or (c) of Article 2(8) of Regulation (EU) 2018/1139 or that fall within the scope of Annex I to that Regulation may be considered, provided that the aircraft match the definition of the respective Part-FCL aircraft category.’;

# Opinion No. 05/2023 (NPA 2020-14)

## Training Syllabus für LAPL(A) und PPL(A) angepasst.

- ATO und DTO müssen ihr Ausbildungshandbuch aktualisieren

### AMC1 FCL.210 PPL(A) Training course

#### FLIGHT INSTRUCTION FOR THE PPL(A)

[...]

(c) Syllabus of flight instruction

[...]

(xiv) Exercise 11: Spin avoidance:

**Note 1:** The limitations of the training aircraft as set out in the AFM (manoeuvre limitations, mass and balance calculations) need to be carefully considered.

**Note 2:** At least 2 hours of stall awareness and spin avoidance flight training should be completed during the course. If there is no suitable training aircraft (aeroplane certified for initial spin manoeuvres) available, Exercise 11 should be replaced by repeated discussions between the student pilot and the instructor where the scenario and the recovery strategies related to Exercise 11 are adequately addressed.

(A) safety checks;

## Opinion No. 05/2023 (NPA 2020-14)

### Training Syllabus für LAPL(A) und PPL(A) angepasst.

(B) stalling and recovery at the incipient spin stage (stall with ~~excessive~~ significant wing drop whose magnitude allows the student pilot to experience the incipient spin stage and to learn how to recover from such a flight condition, ~~about 45°~~);

(E) engine restart procedures (after simulated engine failure).

#### i) Exercise 14: First solo:

(A) instructor's briefing;

(B) use of required equipment;

# Opinion No. 05/2023 (NPA 2020-14)

## Verpflichtende Inhalte in der Auffrischungsschulung mit FI(A) für LAPL(A) und PPL(A)

- Pre-Flight Briefing inkl. TEM
- Basiert auf der Befähigungsüberprüfung
- Stall-Verfahren

### AMC1 FCL.740.A(b)(1)(ii)(C) Revalidation of class and type ratings

#### CONTENT OF THE REFRESHER TRAINING

- (a) ~~Training flight items should be based on the exercise items of the proficiency check, as deemed relevant by the instructor, and depending on the experience of the candidate.~~ Before the training flight takes place, the instructor should hold a briefing with the candidate. That briefing should include a discussion on all of the following:
- (1) TEM with special emphasis on decision-making when encountering adverse meteorological conditions or unintentional IMC;
  - (2) ~~as well as on~~ navigation flight capabilities;
  - (3) recovery strategies for different stall scenarios.
- (b) The training flight items should be based on the exercise items of the proficiency check, as deemed relevant by the instructor, and depending on the experience of the candidate. In any case, stall exercises that cover different stall scenarios (as specified in Exercise 2.3 of the table in point (5) of Section B of Appendix 9) should be completed.

[...]

### AMC1 FCL.140.A(a)(1)(ii); FCL.140.H; FCL.140.S; FCL.140.B LAPL(A)

#### — Recency requirements

- (a) ~~Training flight items should be based on the exercise items of the proficiency check, as deemed relevant by the instructor, and depending on the experience of the candidate. For aeroplanes and helicopters, the~~ Before the training flight takes place, the instructor should hold a briefing with the candidate. That briefing should include a discussion on all of the following:
- (1) TEM with special emphasis on decision-making when encountering adverse meteorological conditions or unintentional IMC;
  - (2) ~~as well as on~~ navigation flight capabilities;
  - (3) exercises as specified in point (b), as applicable.
- (b) The training flight items should be based on the exercise items of the proficiency check, as deemed relevant by the instructor, and depending on the experience of the candidate. In any case, the training flight items should include exercises related to recovery from the following stall scenarios:
- (1) clean stall;
  - (2) approach to stall in descending turn with bank with approach configuration and power;
  - (3) approach to stall in landing configuration and power; and
  - (4) approach to stall, climbing turn with take-off flap and climb power.

~~For sailplanes and balloons, the discussion should place special emphasis on principal occurrence categories of the activity that is covered by the licence.~~

## Opinion No. 05/2023 (NPA 2020-14)

Nachtflugausbildungszeit sowie während dem Erwerb PPL(A) kann in den 45h PPL(A) Gesamtausbildungszeit inkludiert sein.

**GM1 FCL.210.A(a) PPL(A) — Experience requirements and crediting**

### **FLIGHT-TIME PREREQUISITE FOR THE ISSUE OF A PPL(A)**

The introductory sentence of point FCL.210.A(a) requires applicants for a PPL(A) to have completed in total 45 hours of flight time in aeroplanes. This means that, in addition to the PPL(A) training as specified in point FCL.210.A(a)(1) and (2), these 45 hours of flight time in aeroplanes may include the flight time of the night rating training course specified in point FCL.810(a)(1)(ii) as well as the flight time of the skill test for the PPL(A).

[...]

## Opinion No. 05/2023 (NPA 2020-14)

---

- Die Anforderung an die Dauer der Auffrischungsschulung bleibt bestehen.
- Als A-Lizenz innehabende Person darf beim TMG der Motor nicht bewusst abgestellt werden.



# Meldung von Ereignissen

# Wesentliche Rechtsgrundlagen

---

## Nationale Rechtsgrundlagen

### § 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)

Regelt die Meldepflicht an die BFU mit Bezug auf schwere Störungen und Unfälle.

### § 9 Luftverkehrsordnung (LuftVO)

Regelt die Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen an das LBA.

## Bekanntmachungen

NfL 2-437-18, Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

NfL 1-915-16, Weg für Meldungen über Luftfahrzeugannäherungen an die Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG)

NfL 1-703-16, Anzeige von Zusammenstößen von Luftfahrzeugen mit Vögeln

# Europäische Rechtsgrundlagen

---

**Verordnung (EU) Nr. 996/2010** über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt. Diese Verordnung gilt für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und schweren Störungen und gibt eine beispielhafte Aufzählung von schweren Störungen. Sie regelt also die Meldung an die nationalen Unfalluntersuchungsstellen und definiert Ereignisse.

**Verordnung (EU) Nr. 376/2014** über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt. Diese Verordnung gilt für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen betreffend zivile Luftfahrzeuge. Sie gilt neben der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und regelt die Meldepflicht von Organisation in Bezug auf Ereignisse.

# Europäische Rechtsgrundlagen

[Durchführungsverordnung \(EU\) 2015/1018](#) zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 meldepflichtig sind.

## Anhang V

### 1.1. Flugbetrieb

- (1) Unbeabsichtigter Verlust der Steuerbarkeit.
- (2) Landung außerhalb der vorgesehenen Landefläche.
- (3) Die unter normalen Bedingungen bei Start, im Steigflug oder bei der Landung von Luftfahrzeugen erwartete Leistung wird nicht erreicht oder kann nicht erreicht werden.
- (4) Störung auf der Start- oder Landebahn.
- (5) Abkommen von der Start- oder Landebahn.
- (6) Mit einem nicht lufttüchtigen Luftfahrzeug oder einem Luftfahrzeug, dessen Flugvorbereitung nicht abgeschlossen wurde, durchgeführter Flug, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
- (7) Flug mit unbeabsichtigtem Einflug in Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) von Luftfahrzeugen, die nicht nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules) zugelassen sind, oder eines Piloten, der nicht für Flüge nach Instrumentenflugregeln qualifiziert ist, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können.
- (8) Unbeabsichtigtes Ausklinken von Fracht <sup>(3)</sup>.

### 1.2. Technische Ereignisse

# Meldeverfahren Unfall - BFU

## Meldung unverzüglich und immer separat

Meldung eines Unfalls oder einer schweren Störung beim Betrieb eines Luftfahrzeugs nach § 7 LuftVO und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Die Meldung kann alternativ telefonisch, per FAX oder per E-Mail an [ops@bfu-web.de](mailto:ops@bfu-web.de) übermittelt werden.

## Immer zusätzlich an das LBA



Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung  
25 Jahre BFU · 1998-2023

Die BFU

Unfallmeldung

Flugsicherheitsarb

## Unfallmeldung

### Unfallmeldung

Meldung eines Unfalls oder einer schweren Störung beim Betrieb eines Luftfahrzeugs nach § 7 LuftVO und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010

Die Meldung kann alternativ telefonisch, per FAX oder per E-Mail an [ops@bfu-web.de](mailto:ops@bfu-web.de) übermittelt werden.

↓ PDF-Formular zur Meldung nach § 7 LuftVO (PDF, 174KB, Datei ist nicht barrierefrei)

\* Pflichtangabe

### Anzeigender

Name:

Aufenthaltsort:

Telefonisch erreichbar:

### Ort des Ereignisses (Regierungsbezirk/Staat)

Ereignisort:

Regierungsbezirk/Staat:

Ereignisdatum:

Ereigniszeit:

Zeitzone:

## Meldeverfahren weitere Ereignisse

<b>Meldeverpflichtung</b>	<b>Rechtsgrundlage</b>	<b>Meldefrist</b>	<b>Zuständige Stelle</b>
Flugsicherungsrelevante Ereignisse	§9 LuftVO, VO (EU) Nr. 376/2014, VO (EU) 2015/1018 Anhang III	spätestens nach 72 h	BAF
Sicherheitsrelevante Ereignisse (eingeschlossen Unfälle und schwere Störungen)	§9 LuftVO, VO (EU) Nr. 376/2014, VO (EU) 2015/1018	spätestens nach 72 h	LBA
Wildtierschaden einschließlich Vogelschlag	NfL 1-703-16	spätestens nach 72 h	DAVVL

# Meldeverfahren – LBA Ereignisse

ECCAIRS 2

REPORT AN OCCURRENCE

SAFETY RECOMMENDATIONS

ECCAIRS



## Report an Occurrence

Help play your part in making flying safer. Report your occurrence to your competent National Aviation Authority here.

## What is ECCAIRS 2?

ECCAIRS 2 is a digital platform established to assist aviation stakeholders in collecting, sharing, and analyzing their safety aviation information. ECCAIRS stands for the European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems.

## Why reporting is important?

Safety Reporting plays an essential role in accident prevention enabling the identification of appropriate remedial actions through the prompt analysis of safety data.

# Meldung von Ereignissen in der Allgemeinen Luftfahrt

## Rundschreiben des Sachgebietes B33 Ereignismeldungen vom 10.03.2023

	Rundschreiben des Sachgebietes B33 Ereignismeldungen	RS-B33-2020-01 10.03.2023
Meldung von Ereignissen in der Allgemeinen Luftfahrt		

### 1 Einleitung und Zweck des Rundschreibens

Sicherheitsrelevante Ereignisse eingeschlossen schwere Störungen und Unfälle müssen unabhängig vom Ereignisort innerhalb von drei Tagen an die zuständige Luftfahrtbehörde Deutschlands gemeldet werden.

Hiervon betroffen sind insbesondere Piloten mit einer in Deutschland ausgestellten Pilotenlizenz und Halter von deutsch registrierten Luftfahrzeugen.

Maßgebend sind die folgenden Rechtsvorschriften:

- Luftverkehrsordnung (LuftVO) §9 [\[Link\]](#)
- Die europäische Meldeverordnung (EU) Nr. 376/2014 [\[Link\]](#)
- Die zugehörige Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 [\[Link\]](#). Diese listet die Arten von Ereignissen auf, welche gemeldet werden müssen. Für die Allgemeine Luftfahrt im nichtkommerziellen Bereich gilt Anhang V der Durchführungsverordnung. Als typische Beispiele eines meldepflichtigen Ereignisses seien der Ausfall eines Triebwerks oder ein Ereignis, welches zu einem Notruf des Piloten geführt hat, genannt.

Die Meldung dieser sicherheitsrelevanten Ereignisse erfolgt über das europäische Meldeportal (Aviation Reporting Portal) unter <https://e2.aviationreporting.eu/reporting/unregistered>.

Mit der nachfolgenden Ausfüllanleitung stellt das LBA detaillierte Hilfestellungen für die Übermittlung von Ereignismeldungen über dieses Aviation Reporting Portal zur Verfügung.

Weitere Rundschreiben zum Themengebiet „Ereignismeldungen“ finden Sie auf unserer Webseite unter [Ereignismeldungen - Rundschreiben](#).

#### Hinweis zu Luftsportgerät:

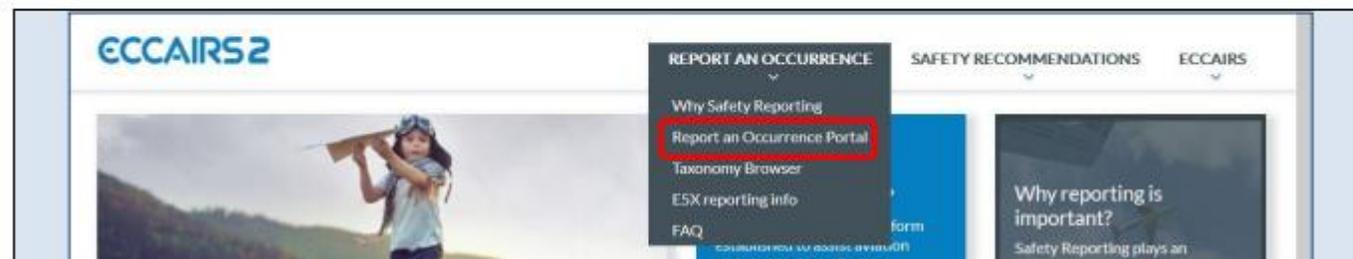
Gemäß LuftVO §7 müssen Unfälle und Störungen beim Betrieb von **Luftsportgerät** unverzüglich dem Beauftragten nach §31c des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) gemeldet werden. Diese Beauftragten sind in der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV), [\[Link\]](#), näher benannt, z.B.:

- Ultraleichtflugzeuge und Ultraleichtschrauber: DAeC e.V. sowie DULV e.V.
- Hängegleiter und Gleitsegel: DHV e.V.

Aktuell ist damit **keine** Meldepflicht an das LBA gemäß diesem Rundschreiben verbunden.

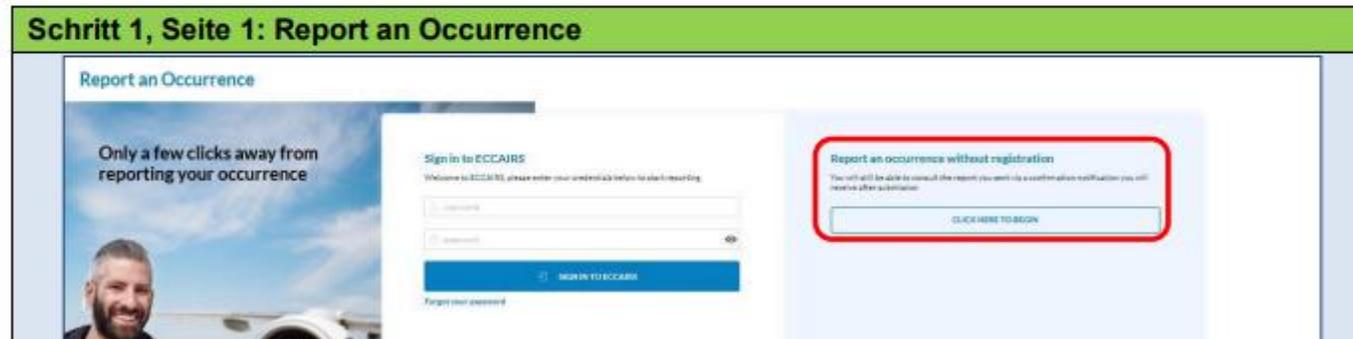
### 3.3 Die vier Schritte einer Meldung

Nach Aufruf der Website: <https://aviationreporting.eu/> erfolgt eine Weiterleitung auf die Startseite des Aviation Reporting Portals, auf welcher der Link zum eigentlichen Reporting Portal ausgewählt werden kann.



#### 3.3.1 Schritt 1: Reporting Information

Schritt 1 „Reporting Information“ enthält fünf Seiten mit vorbereitenden Angaben. Um zu Schritt 2 zu gelangen, müssen die darauf abgefragten Informationen zwingend eingefügt werden.



# Meldeverfahren BAF – Luftfahrzeugannäherungen und Zwischenfälle

Meldeformular über AIP

Teil ENR 1.14-7

[occurrence@baf.bund.de](mailto:occurrence@baf.bund.de)

Post: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung  
APEG  
Robert-Bosch-Straße 28  
63225 Langen

Email: [apeg@baf.bund.de](mailto:apeg@baf.bund.de)

Fax: +49 (0)6103 / 8043-205

LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND  
AIP GERMANY

ENR 1.14-7  
31 JAN 2019

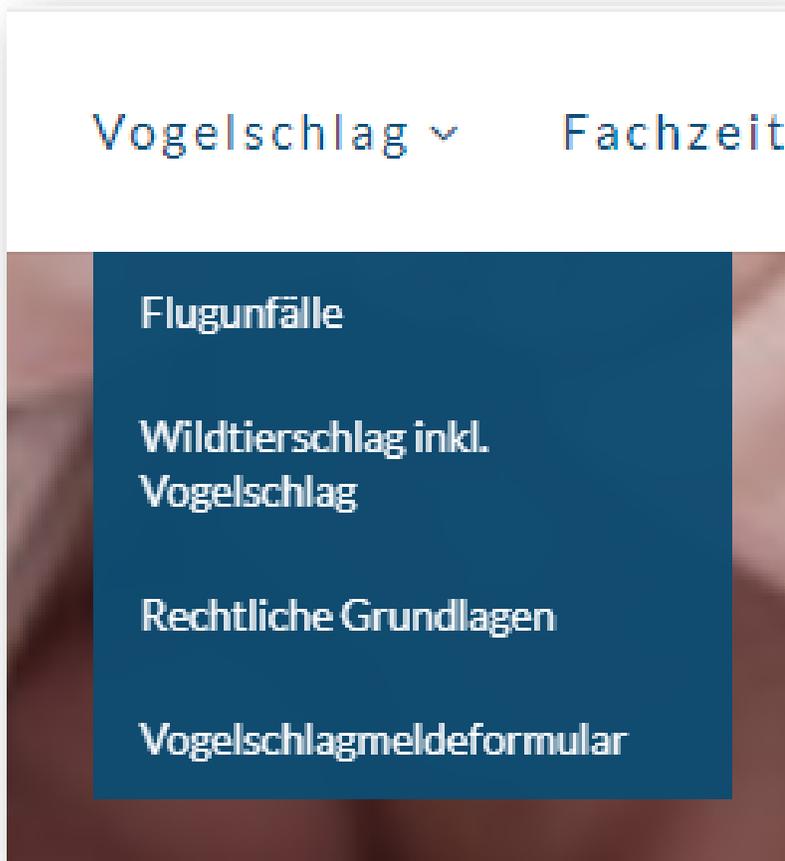
Anlage/Attachment 2

## Meldung über Luftfahrzeugannäherung und andere Zwischenfälle im Luftverkehr Aircraft Proximity and Air Traffic Incident Report Form

1 ▶	<b>Luftfahrzeugannäherung Airprox</b> <input type="checkbox"/>	<b>Verfahren Procedure</b> <input type="checkbox"/>	<b>Bodeneinrichtungen Facility</b> <input type="checkbox"/>
2 ▶	<b>Funkrufzeichen des meldenden Lfz/meldende FVK-Stelle Radio callsign of reporting aircraft/reporting ATC unit .....</b>		
Datum und Zeit des Vorfalls: date and time of incident: _____ UTC Pilot: _____		Eintragungszeichen des Lfz: aircraft registration: _____	
Zeit in Min./Sek. zwischen erster Sichtflug und geringstem Abstand: time in min./sec. elapsed between first sighting and closest proximity: _____		Ausweichbewegung avoiding action <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein yes no	wenn ja, aufgrund TCAS if yes, based on TCAS <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein yes no
Luftfahrzeugmuster: type of aircraft: _____	Startflugplatz: aerodrome of departure: _____	Zielflugplatz: aerodrome of destination: _____	
In Funkverbindung mit: in communication with: _____	Frequenz: frequency: _____	Radar identifiziert: radar identified: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein yes no	Verkehrsinformation erhalten: traffic information received: ja <input type="checkbox"/> yes nein <input type="checkbox"/> no
Transponder / SSR/code _____			
3 ▶	<b>Position</b> _____	Kurs oder Route HDG or route _____	TAS _____ kts
4 ▶	<b>Flughöhe</b> _____	1) zur Zeit des Vorfalls at time of incident _____ m / ft / ft	Horizontalflug level flight _____
			Steigflug climb _____
			Sinkflug descent _____

# Meldeverfahren DAVVL - Wildtierschlag

## [DAVVL Website](#)



Deutscher Ausschuss zur Verhütung  
von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V.  
Hanna-Kunath-Straße 18  
28199 Bremen



Fax: +49 421 59702741  
Telefon: +49 421 59702740

E-Mail: [birdstrike@davvl.de](mailto:birdstrike@davvl.de)

### Anzeige des Zusammenstoßes eines Luftfahrzeuges mit Vögeln

Grundlagen: Bekanntmachung des BMVI vom 18. März 2016 (NfL 1-703-16) und des LBA vom 11. Dezember 2018 (NfL 2-437-18)

Flugnummer:  
Flugzeugmuster:  
Eintragungskennzeichen:  
Datum:  
Ortszeit:  
Helligkeit:  
Tag  Dämmerung  Nacht   
Flugplatz:  
benutzte Bahn:  
Position, falls Reiseflug:  
Höhe (AGL): ft  
Geschwindigkeit (IAS): kt

Auswirkung auf den Flug:  
Ausfallzeit LFZ (Std.):  
Reparaturkosten (T€):  
Einnahmeverlust (T€):

Bewölkung:

Zahl der Vögel:	gesehen	getroffen
keine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 - 10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 - 100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr als 100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Flugphase:

Luftfahrzeugteil:	getroffen	beschädigt
Radarnase	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frontscheibe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sonstiger Bug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Triebwerk Pos. 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Triebwerk Pos. 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Triebwerk Pos. 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Triebwerk Pos. 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftschraube	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tier-/Vogelart:  
Falls Vogelreste vorhanden, bitte zur Artbestimmung einsenden!  
Federreste/DNA an den DAVVL gesandt: ja  nein

Größe der Vögel:

Warnung erhalten? ja  nein

Bemerkungen:



**Gesunde und ruhige Winterpause sowie always happy landings!**