



DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

23 FEB 2016

gültig ab: 19 MAR 2016

1-681-16

1-437-15 wird hiermit aufgehoben.

**Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur
Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten
Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von Flugplätzen nach
§ 27d Abs. 1 LuftVG an den internationalen Verkehrsflughäfen
mit DFS-Flugplatzkontrolle**



Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von Flugplätzen nach § 27d Abs. 1 LuftVG an den internationalen Verkehrsflughäfen mit DFS-Flugplatzkontrolle

Auf Grund des § 31 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) die Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von internationalen Verkehrsflughäfen mit DFS-Flugplatzkontrolle bekannt.

1. Begriffsbestimmung

Die nachfolgenden Festlegungen betreffen Flugmodelle im Sinne von § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 9 LuftVG sowie unbemannte Luftfahrtsysteme im Sinne von § 1 Abs. 2 S. 3 LuftVG.

Bezüglich der Abgrenzung zwischen Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen wird auf Ziffer 1 der „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen gemäß § 16 Absatz 1 Nummer 7 Luftverkehrs-Ordnung (Luft-VO)“ in NfL I 281/13 verwiesen. Darin ist festgelegt, dass die Abgrenzung im Einzelfall über den Zweck der Nutzung erfolgt: Dient die Nutzung des Geräts dem Zwecke des Sports oder der Freizeitgestaltung, so gelten die Regelungen über Flugmodelle. Ist mit dem Einsatz hingegen ein sonstiger, insbesondere gewerblicher Zweck verbunden (z.B. Bildaufnahmen mit dem Ziel des Verkaufs), so handelt es sich um ein unbemanntes Luftfahrtsystem.

Die im Folgenden aufgeführten Flugplätze gelten in der Bundesrepublik Deutschland als Internationale Verkehrsflughäfen:

Berlin/Schönefeld, Berlin-Tegel, Bremen, Düsseldorf, Dresden, Erfurt, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart.

2. Flugverkehrskontrollfreigabe für Flugmodelle

2.1 Allgemeines

Der Aufstieg von Flugmodellen bedarf bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraumes nach § 21 Abs.1 Nr. 2 LuftVO einer Flugverkehrskontrollfreigabe.

2.2 Freigabe in der Kontrollzone

Die Freigabe zur Nutzung des kontrollierten Luftraumes innerhalb von Kontrollzonen an den internationalen Verkehrsflughäfen von Flugmodellen mit einer maximalen Masse von höchstens 5 kg und unter den Voraussetzungen, dass

- der Flugbetrieb in einer Entfernung von mindestens 1,5 km zur nächsten Begrenzung des Flugplatzes stattfindet und
- eine Flughöhe von 30m über Grund nicht überschritten wird,

wird hiermit vorbehaltlich anderer Genehmigungen - unter folgenden Auflagen - erteilt:

- a. Während der gesamten Flugdauer ist das Flugmodell vom Steuerer zu beobachten und in Sichtweite zu halten. Ferngläser, On-Board Kameras, Nachtsichtgeräte oder ähnliche technische Hilfsmittel fallen nicht unter den Begriff der direkten Sichtweite.
- b. Der Luftraum ist während des Fluges, insbesondere im Hinblick auf anderen Verkehr, ständig vom Steuerer oder einer zweiten Person, die mit dem Steuerer in Kontakt steht, zu beobachten.
- c. Anderem Flugverkehr ist stets auszuweichen, vorrangig durch die Verringerung der Flughöhe oder durch Landung.
- d. Außer Kontrolle geratene Flugmodelle sind unverzüglich der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu melden.
- e. Bei Notfällen / Unfällen / Großschadensereignissen sind Flugmodelle grundsätzlich umgehend zur Landung zu bringen.

Zusätzlich ergehen folgende Hinweise:

- Die Vorgaben des NfL I 76/08 sind einzuhalten.
- Flugmodelle dürfen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.9.2012 nur unter Sichtwetterbedingungen betrieben werden.
- Dem Steuerer werden durch die zuständige Flugplatzkontrollstelle keine Verkehrsinformationen über anderen Luftverkehr erteilt.
- Beim Betrieb eines Flugmodells bei Nacht ist das Flugmodell mit einer Beleuchtung nach Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 Punkt SERA.3215 (von Luftfahrzeugen zu führende Lichter) auszurüsten.
- Regelungen zur Erlaubnispflicht, Aufstiegsgenehmigung des Grundstückseigentümers, Haftpflichtversicherung und Datenschutzbestimmungen bleiben von diesen Regelungen unberührt und sind zu beachten.

3. Flugverkehrskontrollfreigabe für unbemannte Luftfahrtsysteme

3.1 Allgemeines

Der Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen bedarf bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraumes nach § 21a Abs. 1 Nr. 5 LuftVO einer Flugverkehrskontrollfreigabe.

3.2 Freigaben in der Kontrollzone

Die Freigabe zur Nutzung des kontrollierten Luftraumes innerhalb von Kontrollzonen an den internationalen Verkehrsflughäfen für unbemannte Luftfahrtsysteme mit einer maximalen Masse von höchstens 25 kg und unter den Voraussetzungen, dass

- der Flugbetrieb in einer Entfernung von mindestens 1,5 km zur nächsten Begrenzung des Flugplatzes stattfindet und
- eine Flughöhe von 50m über Grund nicht überschritten wird,

wird hiermit vorbehaltlich anderer Genehmigungen - unter folgenden Auflagen - erteilt:

- a. Während der gesamten Flugdauer ist das unbemannte Luftfahrtsystem vom Steuerer zu beobachten und in Sichtweite zu halten. Ferngläser, On-Board Kameras, Nachtsichtgeräte oder ähnliche technische Hilfsmittel fallen nicht unter den Begriff der direkten Sichtweite.
- b. Der Luftraum ist während des Fluges, insbesondere im Hinblick auf anderen Verkehr, ständig vom Steuerer oder einer zweiten Person, die mit dem Steuerer in Kontakt steht, zu beobachten.
- c. Anderem Flugverkehr ist stets auszuweichen, vorrangig durch die Verringerung der Flughöhe oder durch Landung.
- d. Außer Kontrolle geratene unbemannte Luftfahrtsysteme sind unverzüglich der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu melden.
- e. Bei Notfällen / Unfällen / Großschadensereignissen sind unbemannte Luftfahrtsysteme grundsätzlich umgehend zur Landung zu bringen. Ausnahmen gelten insbesondere für unbemannte Luftfahrzeuge von Feuerwehr / Rettungskräfte / Polizei.

Zusätzlich ergehen folgende Hinweise:

- Die Vorgaben des NfL I 281/13 sind einzuhalten.
- Unbemannte Luftfahrtsysteme dürfen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.9.2012 nur unter Sichtwetterbedingungen betrieben werden.
- Dem Steuerer werden durch die zuständige Flugplatzkontrollstelle keine Verkehrsinformationen über anderen Luftverkehr erteilt.
- Beim Betrieb eines unbemannten Luftfahrtsystems bei Nacht ist das unbemannte Luftfahrtsystem mit einer Beleuchtung nach Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 Punkt SERA.3215 (von Luftfahrzeugen zu führende Lichter) auszurüsten.
- Regelungen zur Erlaubnispflicht, Aufstiegsgenehmigung des Grundstückseigentümers, Haftpflichtversicherung und Datenschutzbestimmungen bleiben von diesen Regelungen unberührt und sind zu beachten.

4. Individuelle Freigaben für Flüge von Flugmodellen in Kontrollzonen

Können die Voraussetzungen und Auflagen unter Punkt 2 in Bezug auf die maximale Flughöhe von 30m über Grund und / oder der Abstand zur Flughafenbegrenzung von 1,5km durch den Steuerer eines Flugmodells nicht eingehalten werden, ist im Einzelfall eine Flugverkehrskontrollfreigabe (analog Punkt 5.1a) bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu beantragen. Die Flugplatzkontrollstelle wird individuelle Voraussetzungen festlegen.

5. Individuelle Freigaben für Flüge von unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen

Können die Voraussetzungen und Auflagen unter Punkt 3 in Bezug auf die maximale Flughöhe von 50m über Grund und / oder der Abstand zur Flughafenbegrenzung von 1,5km durch den Steuerer eines unbemannten Luftfahrtsystems nicht eingehalten werden, ist im Einzelfall eine Flugverkehrskontrollfreigabe bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu beantragen.

Die nachfolgenden Abschnitte dieses NfL erteilen noch keine Freigabe an den Steuerer. Die individuelle Freigabe, auf Basis der nachfolgenden Hinweise, wird erst am Ereignistag durch die Flugplatzkontrollstelle erteilt.

5.1 Hinweise zur Erteilung einer individuellen Freigabe

- a. Die grundsätzliche Flugverkehrskontrollfreigabe ist bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle schriftlich zu beantragen. Die Vorlaufzeit beträgt in der Regel 10 Werktage.
- b. Die maximale Flughöhe wird individuell durch die Flugplatzkontrollstelle freigegeben.
- c. In der Regel werden die Freigaben mit den unter Punkt 3.2 a bis e genannten Auflagen verbunden.

Keine Freigaben werden erteilt:

- d. für Aufstiege von automatischen Flügen (ohne direkte Eingriffsmöglichkeit durch den Steuerer).
- e. für Aufstiege unbemannter Luftfahrtsysteme mit einer Abflugmasse (inkl. Nutzlast) von mehr als 25kg.

5.2 Besondere Hinweise für Flüge in Höhen von mehr als 50m über Grund und / oder in einem Gebiet zwischen 1,5 km von der Flugplatzbegrenzung bis an die Flugplatzbegrenzung

- a. Für Flüge in Höhen von mehr als 50m über Grund und / oder in einem Gebiet zwischen 1,5 km von der Flugplatzbegrenzung bis an die Flugplatzbegrenzung gelten die Ausführungen unter Punkt 5.1 entsprechend.
- b. Vor Beginn des Fluges ist die Flugplatzkontrollstelle telefonisch zu kontaktieren, um den genauen Zeitpunkt des Flugbeginns abzustimmen. Die Flugplatzkontrollstelle kann den geplanten Aufstiegszeitraum (insbesondere aus Verkehrsgründen) verschieben und ggf. bereits schriftlich vorab erteilte grundsätzliche Freigaben ändern oder widerrufen.
- c. In der Regel wird die Freigabe mit folgenden zusätzlichen Auflagen verbunden:
 - die ständige telefonische Erreichbarkeit des Steuerers, z.B. durch eine zweite Person, ist jederzeit sicher zu stellen. Eine Telefonnummer ist bei der Flugplatzkontrollstelle zu hinterlegen.
 - die Beendigung des Fluges ist der Flugplatzkontrollstelle unverzüglich telefonisch mitzuteilen.

5.3 Besondere Hinweise für Flüge innerhalb der Flugplatzbegrenzung

- a. Für Flüge innerhalb der Flugplatzbegrenzung gelten die Ausführungen unter Punkt 5.1 entsprechend.
- b. Vor Beginn des Fluges ist die Flugplatzkontrollstelle über die zugewiesene Flugfunkfrequenz zu kontaktieren, um den genauen Zeitpunkt des Flugbeginns abzustimmen. Die Flugplatzkontrollstelle kann den geplanten Aufstiegszeitraum (insbesondere aus Verkehrsgründen) verschieben und ggf. bereits schriftlich vorab erteilte grundsätzliche Freigaben ändern oder widerrufen.
- c. In der Regel wird die Freigabe mit folgenden zusätzlichen Auflagen verbunden:
 - Die ständige Erreichbarkeit des Steuerers über Flugfunk mittels Sprechfunkverfahren (Voraussetzung AZF/BZF) ist, z.B. durch eine zweite Person, jederzeit sicher zu stellen.
 - Die Beendigung des Fluges ist der Flugplatzkontrollstelle unverzüglich über Flugfunk mitzuteilen.
 - Das unbemannte Luftfahrzeug muss mit einem Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) gemäß FSAV (Flugsicherungs-Ausrüstungs-Verordnung) betrieben werden.

6. Inkrafttreten

Diese Regelung tritt am 19.03.2016 in Kraft und ersetzt das NfL 1-437/15, das zum 19.03.2016 aufgehoben wird.

Langen, den 11.02.2016

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Bereich Tower



i.V. Alexander Koch



i.V. Dr. Ralf Häscke

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe schriftlich oder zur Niederschrift bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bereich VR/R, Am DFS-Campus 10 in 63225 Langen, Widerspruch eingelegt werden.