

## Merkblatt FoF Antragsentwürfe

Einer Podiumsdiskussion auf der Aero2023 mit LBA und folgender AOPA Erörterung

<https://aopa.de/2023/04/24/fliegen-ohne-flugleiter-jetzt-kann-es-offiziell-losgehen/>

zur Folge haben wir seit 24.04.2023 folgende Rechtslage / Verwaltungspraxis vorliegen:

*„Wenn ein Flugplatz ein schlüssiges Konzept entwickelt, **wie auch ohne Flugleiter das Hauptflugbuch geführt wird (d.h eine technische Lösung wie ein elektronisches System, per E-Mail oder auch per Einwurf der Flugzeiten auf einem Zettel in einen Briefkasten)**, und wie die Piste und Rollwege auf ihren betriebssicheren Zustand überprüft werden, kann dem die zuständige Luftfahrtbehörde auch zustimmen, die Flugplatzgenehmigung anpassen und die Flugleiterpflicht aufheben.“*

Tatsächlich segmentieren sich bislang auf den kleineren Plätzen die Ausgangslagen in:

- Plätze mit Betriebszeiten oder PPR Regelung ohne Flugleitung mit Sicherheitsperson
- Plätze mit Betriebszeiten oder PPR Regelung mit Flugleitung

Je nach Ausgangslage sollten Sie Ihren Antrag formulieren. Wir haben dazu 2 Musterentwürfe formuliert. Ihrer kann natürlich davon abweichen wenn Sie auf FoF in unbesetzten Nebenzeiten abzielen. Wir bei charterware sind keine Juristen, es empfiehlt sich auf jeden Fall Ihren Antrag an Ihre Situation anzupassen und vor Einreichung von einer Person mit Kenntnissen im Verwaltungsrecht prüfen zu lassen.

Wir glauben jedenfalls, dass man die geforderten 2 Konzepte für Hauptflugbuch und Betriebssicherheit als Teil des Antrags einreichen sollte um das Luftamt für den Antrag zu gewinnen:

1. Die Forderung nach der Betriebssicherheit dürfte einfach zu realisieren sein. Gewerbliche Plätze sollten dem Luftamt die Auflage anbieten 1 mal täglich die Piste zu überprüfen und geeignete Absperrungen anzubringen, die Unbefugten den Zugang verwehrt. Vereinsplätze sollten den check an die vereinsinternen Piloten delegieren die als Verein also Platzbetreiber handeln und ebenso Zugangssperren gegen Unbefugte einrichten. Die Einarbeitung in die Platzbetriebsordnung sollte als Auflage in Ihren Antrag.

2. Die Forderung nach der Führung eines Hauptflugbuches sehen wir zwar theoretisch durch die 3 von der aopa angedeuteten Konzepte möglich, aber wir bezweifeln die Akzeptanz der Behörden zum Briefkasten mit Papier oder E-Mail als Medium.

Der Briefkasten mit Zetteleinwurf ist nicht zielführend, weil man dann zwar keine Person mehr aus Sicherheitserwägungen vor Ort haben muss aber als Briefträger wenn man sich vom Platz entfernt. Die e-mail Lösung beurteilen wir für das Luftamt als inakzeptabel. Eine e-mail kann durch Tippfehler der Adresse im Internet verschwinden, und macht aus der Buchführung eine unbedingte Vertrauenssache gegenüber dem Piloten, der anders als früher ohne 4 Augen Prinzip agieren würde. Die Richtigkeit der Buchführung wäre für die Behörden quasi nicht kontrollierbar.

Einzig erfolgversprechend erscheint uns eine automatische Lösung die man als Auflage anbietet zu nutzen. Eine platzeigene videobasierte Lösung erscheint denkbar, stellt den Platz aber vor eine neue Betreiberaufgabe. Bildverarbeitungssysteme mit Texterkennung funktionieren sichtsbedingt nicht zu 100% und können bei erfolgloser Texterkennung bestenfalls die Landezeit ohne Flugzeugkennung loggen. Danach muss täglich manuell jeder Zeitstempel gesichtet werden, auch müssen die Piloten als Zahlungspflichtiger aus datenschutzrechtl. Gründen evtl. unbekannt bleiben.

Eine andere Möglichkeit ist die Aufrüstung der teilnehmenden Flugzeuge mit automatischem Logger wie charterware, - wenn sie vom Flottenbetreiber für Bordbuch und Pilotenlogs oder Ausbildungsnachweise nicht bereits ausgerüstet sind.

Die charterware Lösung funktioniert 100% hat aber einen Nachteil. Nur ausgerüstete Flugzeuge können teilnehmen. In der Praxis ist das weniger dramatisch als es klingt. Bei vereinseigenen Plätzen spielt externer Verkehr ohnehin keine Rolle, bei kommerziellen Plätzen muss aber für nicht ausgerüstete Flugzeuge weiterhin PPR gelten. Ein realistisches Szenario für Plätze ist die Mischung aus unbesetzter SR-SS Öffnung für automatisch loggende Flugzeuge und einer besetzten Kernzeit z.B. 11:00-16:00 oder PPR für extern anfliegenden Verkehr.

Bezüglich der Akzeptanz durch die Luftämter verspricht die charterware Festeinbaulösung den entscheidenden Vorteil der Nichtmanipulierbarkeit. Der Platz benötigt keine Investition sondern wird Teilnehmer am charterware Dienst. Ein eingebauter g-Sensor zeichnet Crashsituationen auf und wird künftig zu einem lokalen ELT System ausgebaut. Dies kann Teil des geforderten Sicherheitskonzeptes werden.

Sie finden je nach Ausgangslage auf den folgenden 2 Seiten unsere Antragsentwürfe:

1. Für Plätze die heute schon FoF mit Sicherheitsperson am Boden haben
2. Für heutige PPR Plätze ohne FoF

Sie können den Text bei uns downloaden auf

[https://www.charterware.net/files/cw\\_data/pdf/Merkblatt\\_FoF.pdf](https://www.charterware.net/files/cw_data/pdf/Merkblatt_FoF.pdf)

viel Erfolg bei Ihrem Antrag !

## 1. Musterantrag für Plätze die heute bereits FoF mit Sicherheitsperson genehmigt haben

An

Landesbetrieb Mobilität / Luftamt

Fachgruppe Luftverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Genehmigungsschreiben vom dd.mm.yyyy, Az.: hat uns die Bezirksregierung / Luftamt unter bestimmten Voraussetzungen, Auflagen und Hinweisen bei einzelnen Flügen Flugbetrieb auch ohne Anwesenheit eines Flugleiters gestattet.

*Zitat: „.. ist zur Aufrechterhaltung der Betriebs- und Sicherungspflicht gefordert, daß bei diesen einzelnen An oder Abflügen eine zuverlässige und sachkundige Person anwesend ist, die mit den Platzeinrichtungen und den zur Durchführung des Flugbetriebs erlassenen Bestimmungen vertraut ist. Diese Person muss insbesondere in der Lage sein, Rettungsdienst zu alarmieren.“*

Aufgrund der aufgehobenen nFL-I-792/16 vom 02. August 2016, der veröffentlichten gemeinsamen LF15/6116.5/19 Grundsätzen des Bundes und der Länder über das Feuerlösch und Rettungswesen auf Flugplätzen vom 20.04.2023, sowie der geänderten Festlegung/Änderung der Flugplatzkategorie (§ 41 LuftVZO) und Veröffentlichung in der AIP ist eine Person für die Bedienung der Rettungskapazitäten an unserem Platz jedenfalls nicht mehr erforderlich.

Wir stellen wir daher hiermit den Antrag auf Änderung unserer Platzgenehmigung derart, dass die Forderung nach Anwesenheit einer sachkundigen Person entsprechend obigem Zitat wie folgt abgeändert wird:

*„Auf die im Schreiben tt.mm.jjjj Az.: xyz Absatz n geforderte sachkundige Person kann verzichtet wenn:*

- Starts und Landungen nur durchgeführt werden, wenn die Bahn zeitnah vom Platzbetreiber frühestens 24h vor der geplanten Flugbewegung auf Tauglichkeit geprüft wurde, die Abwesenheit von Personen auf dem Betriebsgelände festgestellt wurde und das Betriebsgelände unmittelbar danach gegen unbefugten Zutritt durch eine abgeschlossene Umzäunung gesichert wurde.*

- *eine durch den Piloten nicht unterdrückbare automatische Flugbuchführung am Platz oder in den zugelassenen Flugzeugen installiert ist, so dass für den Platz spätestens nach der Landung unabhängig vom Flugziel das Hauptflugbuch unseres Platzes unveränderbar elektronisch geführt wird.*
- *Die vorstehenden Auflagen in eine jeweils neuere Fassung der Flugbetriebsordnung und Flugplatzbenutzungsordnung eingebracht wurden.*

„

für eine Erörterung und geeigneter Anpassung unserer Sicherheits und Hauptflugbuchkonzepte stehen wir jederzeit zur Verfügung.

mit freundlichem Gruß

Geschäftsführer Flugplatz

## 2. Musterantrag für Plätze, die noch kein FoF genehmigt haben

An

Landesbetrieb Mobilität, Fachgruppe Luftverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Genehmigungsschreiben vom dd.mm.yyyy, Az.: hat uns die Bezirksregierung / Luftamt den Betrieb des Platzes mit Flugleitung gestattet.

Aufgrund der aufgehobenen NfL-I-792/16 vom 02. August 2016, der veröffentlichten gemeinsamen LF15/6116.5/19 Grundsätzen des Bundes und der Länder über das Feuerlösch und Rettungswesen auf Flugplätzen vom 20.04.2023, sowie der geänderten Festlegung/Änderung der Flugplatzkategorie (§ 41 LuftVZO) und Veröffentlichung in der AIP ist der ursprüngliche Grund für unsere Auflage der Bereitstellung einer Flugleitung entfallen.

Wir stellen daher folgenden Antrag auf Erweiterung unserer Flugplatzgenehmigung:

„Auf die im Schreiben tt.mm.jjjj Az.: xyz Absatz n geforderte Flugleitung kann verzichtet wenn:

- *Starts und Landungen nur durchgeführt werden, wenn die Bahn zeitnah vom Platzbetreiber frühestens 24h vor der geplanten Flugbewegung auf Tauglichkeit geprüft wurde, die Abwesenheit von Personen auf dem Betriebsgelände festgestellt wurde und das Betriebsgelände unmittelbar danach gegen unbefugten Zutritt durch eine abgeschlossene Umzäunung gesichert wurde.*
- *eine durch den Piloten nicht unterdrückbare automatische Flugbuchführung in den zugelassenen Flugzeugen installiert ist, so dass für den Platz spätestens nach der Landung unabhängig vom Flugziel das Hauptflugbuch unseres Platzes unveränderbar elektronisch geführt wird.*
- *Die vorstehenden Auflagen in eine jeweils neuere Fassung der Flugbetriebsordnung und Flugplatzbenutzungsordnung eingebracht wurden.*

„

*für eine Erörterung und geeigneter Anpassung unserer Sicherheits und Hauptflugbuchkonzepte stehen wir jederzeit zur Verfügung.*

mit freundlichem Gruß