



DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

07 SEP 2017

gültig ab: sofort

1-1118-17

1-851-16 wird hiermit aufgehoben.

**Bekanntmachung über die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben
zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten
Luftfahrtsystemen innerhalb von Kontrollzonen der Flugplätze
Augsburg, Braunschweig-Wolfsburg, Friedrichshafen, Heringsdorf,
Hof-Plauen, Kassel-Calden, Lübeck-Blankensee, Oberpfaffenhofen,
Schwerin-Parchim und Sylt**



**Bekanntmachung über die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben
zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten
Luftfahrtsystemen innerhalb von Kontrollzonen der Flugplätze
Augsburg, Braunschweig-Wolfsburg, Friedrichshafen, Heringsdorf,
Hof-Plauen, Kassel-Calden, Lübeck-Blankensee, Oberpfaffenhofen,
Schwerin-Parchim und Sylt**

Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von Flugplätzen nach § 27d Abs. 4 LuftVG an Flugplätzen mit Flugplatzkontrolle der Austro Control

Auf Grund des § 31 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten vom 30.03.2017 (BGBl. I S. 683), gibt die Austro Control die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen der Flugplätze Augsburg, Braunschweig-Wolfsburg, Friedrichshafen, Heringsdorf, Hof-Plauen, Kassel-Calden, Lübeck-Blankensee, Oberpfaffenhofen, Schwerin-Parchim und Sylt bekannt.

1. Allgemeines

1.1 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 des NfL 1-786-16 „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen“ 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 Zweck des Verkaufs), so handelt es sich um ein unbemanntes Luftfahrtsystem.

1.2 Ausweichregeln für unbemannte Fluggeräte

Steuerer von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen haben dafür Sorge zu tragen, dass diese bemannten Luftfahrzeugen und unbemannten Freiballonen im Sinne von Anlage 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ausweichen.

2. Flugverkehrskontrollfreigabe für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme in der Kontrollzone

2.1 Allgemeines

Der Aufstieg von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen bedarf bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraumes nach § 21 Abs. 1 Nr. 2 bzw. 5 LuftVO einer Flugverkehrskontrollfreigabe.

Mit der Flugverkehrskontrollfreigabe erhält der Luftfahrzeugführer die Genehmigung, seinen Flug unter bestimmten Auflagen oder Bedingungen durchzuführen.

Der Flugbetrieb für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme kann in der Kontrollzone aus Sicherheitsgründen oder aufgrund hohen Verkehrsaufkommens jederzeit eingestellt werden. Alle bereits erteilten Flugverkehrskontrollfreigaben verlieren dann ihre Gültigkeit.

2.2 Flugverkehrskontrollfreigaben und Auflagen in der Kontrollzone

2.2.1 Flugmodelle

Die Flugverkehrskontrollfreigabe für Flüge von Flugmodellen mit einer maximalen Startmasse von 5 Kilogramm und unter den Voraussetzungen, dass

- der Flugbetrieb in einer Entfernung von mindestens 1,5 Kilometer zur nächsten Begrenzung des Flugplatzes stattfindet und
- eine Flughöhe von 50 Meter über Grund nicht überschritten wird und
- der Flug nicht als Formation (mit zwei oder mehr gleichzeitig und in räumlicher Nähe zueinander stattfindenden koordinierten Flugbewegungen) sowie
- nicht automatisch (d.h. ohne direkte Eingriffsmöglichkeit des Steuerers) durchgeführt 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. Außer Kontrolle geratene Flugmodelle sind unverzüglich telefonisch der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu melden.
- d. Bei Notfällen, Unfällen und Großschadensereignissen sind Flugmodelle umgehend zur Landung zu bringen.

Zusätzlich ergehen folgende Hinweise:

Die Vorgaben der Luftverkehrsordnung (LuftVO), der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) sowie der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten sind einzuhalten.

Die Vorgaben des NfL I-76/08 „Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen“ sind einzuhalten.

Informationen über den geplanten Flugweg und den zu benutzenden Luftraum (insbesondere zu Flugbeschränkungsgebieten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) sind zu beachten.

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 zu Erlaubnispflicht, Kennzeichnungspflicht, Kenntnissnachweis, Verbotenem Betrieb, Aufstiegsgenehmigung des Grundstückseigentümers, Haftpflichtversicherung und Datenschutzbestimmungen bleiben von diesen Regelungen unberührt und sind zu beachten.

2.2.2 Unbemannte Luftfahrtsysteme

Die Flugverkehrskontrollfreigabe für Flüge von unbemannten Luftfahrtsystemen mit einer maximalen Startmasse von 25 Kilogramm und unter den Voraussetzungen, dass

- der Flugbetrieb in einer Entfernung von mindestens 1,5 Kilometer zur nächsten Begrenzung des Flugplatzes stattfindet und
- eine Flughöhe von 50 Meter über Grund nicht überschritten wird und
- der Flug nicht als Formation (mit zwei oder mehr gleichzeitig und in räumlicher Nähe zueinander stattfindenden koordinierten Flugbewegungen) sowie nicht automatisch (d.h. ohne direkte Eingriffsmöglichkeit des Steuerers) durchgeführt wird,

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

- 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.
- 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.
- Außer Kontrolle geratene unbemannte Luftfahrtsysteme sind unverzüglich telefonisch der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu melden.
- Bei Notfällen, Unfällen und Großschadensereignissen sind unbemannte Luftfahrtsysteme grundsätzlich umgehend zur Landung zu bringen. Ausnahmen gelten insbesondere für unbemannte Luftfahrtsysteme von

Feuerwehr, Rettungskräften und Polizei.

Zusätzlich ergehen folgende Hinweise:

Die Vorgaben der Luftverkehrsordnung (LuftVO), der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) sowie der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten sind einzuhalten.

Die Vorgaben des NfL 1-786-16 „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen“ sind einzuhalten.

Informationen über den geplanten Flugweg und den zu benutzenden Luftraum (insbesondere zu Flugbeschränkungsgebieten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) sind zu beachten.

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 Verkehrs-informationen 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 zu Erlaubnispflicht, Kennzeichnungspflicht, Kenntnissnachweis, Verbotenem Betrieb, Aufstiegsgenehmigung des Grundstückseigentümers, Haftpflichtversicherung und Datenschutzbestimmungen bleiben von diesen Regelungen unberührt und sind zu beachten.

3. Individuelle Flugverkehrskontrollfreigaben für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme in Kontrollzonen

3.1 Vorrangberechtigte Flüge

Bei der Erteilung von individuellen Flugverkehrskontrollfreigaben für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge wird folgenden unbemannten Luftfahrzeugen in der angegebenen Reihenfolge Vorrang eingeräumt beziehungsweise erhalten diese Flüge eine bevorzugte Flugverkehrskontrollfreigabe:

- Flüge im Such- und Rettungseinsatz,
- Flüge der Feuerwehr und der Polizei,
- Flüge die zur lebenserhaltenden ärztlichen Versorgung von Kranken oder Verletzten dringend erforderlich sind.

Anmerkung: Hierunter fallen sowohl Flüge, die Transplantate, Blutkonserven und Medikamente transportieren, als auch Flüge, die durchgeführt werden müssen, um am Zielort Transplantate, Blutkonserven oder Medikamente aufzunehmen.

Finden vorrangberechtigte Flüge statt, kann es nötig sein, individuelle Flugverkehrskontrollfreigaben für nicht-vorrangberechtigte Flüge mit unbemannten Luftfahrtsystemen jederzeit kurzfristig zu widerrufen.

Bei Flügen mit unbemannten Luftfahrtsystemen durch Polizei und Feuerwehr sowie Organisationen im Zusammenhang mit Not- und Unglücksfällen sowie Katastrophen haben diese die zuständige Flugsicherungskontrollstelle umgehend über Aufstiegsort, Flughöhe und Beendigung des Fluges zu informieren.

3.2 Flugmodelle

Können die Voraussetzungen und Auflagen unter Ziffer 2 in Bezug auf die maximale Flughöhe von 50 Meter über Grund und / oder der Abstand zur Flughafenbegrenzung von 1,5 Kilometer durch den Steuerer eines Flugmodells nicht eingehalten werden, ist eine Flugverkehrskontrollfreigabe gemäß Ziffer 3.3.1 a., b. und d. bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu beantragen. Die Flugplatzkontrollstelle wird bei Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe individuelle Auflagen festlegen.

3.3 Unbemannte Luftfahrtsysteme

Können die Voraussetzungen und Auflagen unter Ziffer 2 in Bezug auf die maximale Flughöhe von 50 Meter über Grund und / oder der Abstand zur Flughafenbegrenzung von 1,5 Kilometer durch den Steuerer eines unbemannten Luftfahrtsystems nicht eingehalten werden, ist eine Flugverkehrskontrollfreigabe bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle zu beantragen. Dies gilt auch für Flüge außerhalb der Sichtweite des Steuerers oder für Flüge mit unbemannten Luftfahrtsystemen, welche eine Masse von mehr als 25 Kilogramm aufweisen und dafür die entsprechende Ausnahmeerlaubnis besitzen.

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

3.3.1 Hinweise zur Erteilung einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe

- a. Der Antrag auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe ist bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle schriftlich zu stellen.
- b. Die maximale Flughöhe wird bei Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe

individuell durch die Flugplatzkontrollstelle festgelegt.

- c. In der Regel werden die Flugverkehrskontrollfreigaben mit den unter Ziffer 2.2.2 genannten Auflagen verbunden.
- d. Ein Anspruch auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe besteht nicht. Die Flugplatzkontrollstelle kann insbesondere aufgrund des Verkehrsaufkommens die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben an Auflagen knüpfen oder auch Flugverkehrskontrollfreigaben verweigern.

3.3.2 Besondere Hinweise für Flüge in Höhen von mehr als 50 Meter über Grund und/oder in einem Gebiet von weniger als 1,5 Kilometer von der Flugplatzbegrenzung bis an die Flugplatzbegrenzung sowie Flüge, welche eine Masse von mehr als 25 Kilogramm aufweisen

- a. Für Flüge in Höhen von mehr als 50 Meter über Grund und / oder in einem Gebiet von weniger als 1,5 Kilometer von der Flugplatzbegrenzung bis an die Flugplatzbegrenzung sowie Flüge, welche eine Masse von mehr als 25 Kilogramm aufweisen, gelten die Ausführungen unter Ziffer 3.3.1 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 Flugverkehrskontrollfreigaben ändern oder widerrufen.
- c. In der Regel wird die Flugverkehrskontrollfreigabe 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.

3.3.3 Besondere Hinweise für Flüge innerhalb der Flugplatzbegrenzung

- a. Für Flüge innerhalb der Flugplatzbegrenzung gelten die Ausführungen unter Ziffer 3.3.1 entsprechend.
- b. Fünfzehn Minuten 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 Flugverkehrskontrollfreigaben ändern oder

widerrufen.

- c. Unmittelbar 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 vorab erteilte Flugverkehrskontrollfreigaben ändern oder widerrufen.
- d. In der Regel wird die Flugverkehrskontrollfreigabe 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.
 - Eine Erläuterung zum Verhalten des unbemannten Fluggeräts bei Daten-Link-Verlust oder technischen Fehlfunktionen ist mit schriftlicher Antragstellung der Flugplatzkontrollstelle vorzulegen.

4. Individuelle Flugverkehrskontrollfreigaben für Flüge außerhalb der Sichtweite in der Kontrollzone

- a. Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn der Steuerer das unbemannte Fluggerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr sehen oder seine Fluglage nicht mehr eindeutig erkennen kann.
- b. Für Flüge außerhalb der Sichtweite des Steuerers wird hiermit ausdrücklich keine Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt. Sofern möglich, wird die individuelle Flugverkehrskontrollfreigabe, auf Basis der nachfolgenden Hinweise, erst am Ereignistag durch die Flugplatzkontrollstelle erteilt.

4.1 Hinweise zur Erteilung einer individuellen Flugverkehrskontrollfreigabe

- a. Der Antrag auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe ist mit dem Verweis auf das Fliegen außerhalb der Sichtweite des Steuerers bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle schriftlich zu stellen
- b. Die maximale Flughöhe wird bei Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe individuell durch die Flugplatzkontrollstelle festgelegt.
- c. Dem Antrag auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe ist die Ausnahmegenehmigung der Landesluftfahrtbehörde zum Fliegen außerhalb der Sichtweite des Steuerers beizufügen.

- d. Ein Anspruch auf Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe besteht nicht. Die Flugplatzkontrollstelle kann insbesondere aufgrund des Verkehrsaufkommens die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben an Auflagen knüpfen oder auch Flugverkehrskontrollfreigaben verweigern.

4.2 Zusätzliche Auflagen

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.
- Während des Fluges hat der Steuerer sicherzustellen, dass der gesamte Flug immer in Sichtflugbedingungen verbleibt.

5. Inkrafttreten

Diese Regelung tritt am 11.09.2017 in Kraft und ersetzt das NfL 1-851-16, das zum 11.09.2017 aufgehoben wird.

Wien, den 4.9.2017

Austro Control

Markus ALTMANN

Expert ATT