

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

Regolamenti del traffico aereo (LuftVO)

LuftVO

Data di rilascio: 1963/10/08

Citazione completa:

"Regolamentazione del traffico aereo del 10 agosto 1963 (BGBl. I, p 652), modificata da ultimo dall'articolo 3 della legge 8 maggio, 2012 (BGBl. I, pag 1032) è stato cambiato "

Stato: Rifusione da Bek v 27.3.1999 I 580, da ultimo modificato dall'articolo 3 G v 8.5 .. 2012 1032

Nota

(+ + + Text validità prove da: 1986/8/1 + + +)

Comunicazione ufficiale del corpo legislativo in materia di diritto comunitario:
Attuazione del
EGRL 36/2004 (Celex No.: 304L0036). G cfr v 24.5.2006 I 1223

Questo V era dovuto sensi del § 32, 1 ° comma del traffico Air Act come d modificata Bek v 1959/01/10 I 9 ud § 10 Sezione 1 No. 2 G v 23/03/1953 I 70 rilasciata dal Ministero Federale dei Trasporti.

Sommario

Sezione Prima

Obblighi dei partecipanti al trasporto aereo

- § 1 Regole di base per lo svolgimento del trasporto aereo
- § 2 Pilot in Command
- § 3 Diritti e obblighi del pilota
- § 3a Preparazione del volo
- § 3b Trascinamento di certificati e carte d'identità
- § 4 Applicazione delle regole di volo
- § 4a Attrezzature sportive Aria e attrezzature aeronautiche senza equipaggio
- § 5 Visualizzazione di incidenti e inconvenienti aerei
- § 5a Inizia la trasmissione divieti a soggetti stranieri
- § 5b Segnalazione degli incidenti di sicurezza
- § 5c Registrati per eventi da § 5b

Seconda Sezione

Regole generali

- § 6 Quota minima di sicurezza, altitudine minima durante i voli cross-country effettuati secondo le regole del volo a vista
- § 7 Dropping di oggetti
- § 8 Acrobatica aerea
- § 9 Di traino e di pubblicità voli

- Pagina 1 di 41 -

- § 9a Ora e Unità

§ 10	Classificazione dello spazio aereo
§ 11	Aree Air ristrette e restrizioni di volo
§ 11a	Voli a velocità supersonica
§ 11b	Eccezioni approvate
§ 11c	Limitazioni di decolli e atterraggi di aeromobili con motori a reazione
§ 12	Prevenzione delle collisioni
§ 13	Regole Way
§ 14	Voli Nube di alianti e sport all'aria attrezzate
§ 15	Autorizzazione bisogno decolli e atterraggi esterni fuori ai sensi del § 25 della legge sull'aviazione civile
§ 15a	Uso vietato di spazio aereo
§ 16	Autorizzazione uso bisogno di spazio aereo
§ 16a	Uso speciale dello spazio aereo controllato
§ 17	Dalle luci di aeromobili operati
§ 18	Formazione voli effettuati in condizioni di volo strumentali adottate
§ 19	Aerei in acqua
§ 20	Messaggio Danger
§ 21	Segnali e cartelli
§ 21a	Controllo del traffico dell'aerodromo
§ 22	Operazioni di volo in un aeroporto e nei suoi dintorni
§ 22a	Operazioni di volo con aeromobili per il trasporto aereo commerciale di persone o cose
§ 23	Operazioni di volo in un aeroporto con organo di controllo del traffico aereo
§ 24	Esame della preparazione del volo e le carte d'identità prescritti
§ 25	Piano di volo di archiviazione
§ 26	Autorizzazione ATC
§ 26a	Traffico radio
§ 26b	Messaggi Posizione
§ 26c	(Abrogato)
§ 26d	Inizia messaggio
§ 27	Messaggio Landing
§ 27a	Procedure di volo

Terza Sezione

Le regole del volo a vista

§ 28	Voli in base alle norme del volo a vista negli spazi aerei di classe B a G
§ 29	(Abrogato)
§ 30	(Abrogato)
§ 31	Alitudini di regolazione dell'altimetro e crociera per i voli effettuati in regole del volo a vista
§ 32	Voli VFR su nuvole soffitto
§ 33	Voli VFR di notte

- Pagina 2 di 41 -

§ 34	Ricerca e soccorso voli
------	-------------------------

Sezione Quattro

Regole di volo strumentale

§ 35	(Abrogato)
§ 36	Quota minima di sicurezza per i voli IFR
§ 37	Alitudini di regolazione dell'altimetro e di volo durante il volo secondo le regole del volo strumentale
§ 38	(Abrogato)
§ 39	(Abrogato)
§ 40	Transizione da IFR regole di volo per VFR regole del volo
§ 41	(Abrogato)

§ 42 Demolizione di approcci di atterraggio

Sezione Five

Disposizioni Belle e finali

§ 43 Reati

§ 44 Entrata in vigore

§ 45 (Abrogato)

Appendice 1 Norme in materia di luci per l'aeromobile leader

Appendice 2 Segnali e cartelli

Appendice 3 Alitudini di volo semicircolari

Appendice 4 Classificazione dei servizi dello spazio aereo e del traffico aereo

Appendice 5 Condizioni di voli per strumento e le regole del volo a vista

Appendice 6 (Abrogato)

Sezione Prima

Obblighi dei partecipanti al trasporto aereo

§ 1 Regole di base per lo svolgimento del trasporto aereo

(1) Ogni partecipante al trasporto aereo deve comportarsi in modo tale che l'ordine e la sicurezza nel settore dell'aviazione garantita e nessun altro mettere in pericolo, danno, o più che inevitabile, date le circostanze è ostacolato o disturbato.

(2) Il rumore che è causato nel funzionamento di un aeromobile non deve essere più forte della richiede una guida corretta o il funzionamento inevitabile.

(3) Se, a seguito del consumo di alcol o altre sostanze tossiche, o come risultato di mentale o disabilità fisica nello svolgimento dei compiti come il leader di un aeromobile o come altrimenti Membro dell'equipaggio è disabilitato, nessun aereo deve svolgere e non come un altro membro dell'equipaggio essere attivi.

§ 2 Pilot in Command

- Pagina 3 di 41 -

(1) Le disposizioni del presente regolamento concernenti i diritti e gli obblighi del pilota si applicano al comandante dell'aeromobile, se egli opera l'aeromobile stesso o no.

(2) gli aeromobili devono effettuare durante il volo ea terra dal comandante dell'aeromobile. Ha quindi occupare il sedile del pilota responsabile, eccetto per l'addestramento. Periodo di istruzione e voli di prova o nel caso del paragrafo 3, qualora il titolare non abbia stabilito altrimenti.

(3) Se più diritto a trasportare gli aviatori a bordo di aerei, è responsabile Comandante dell'aeromobile, che è designato come tale. La disposizione dal titolare o dal suo legale Rappresentanti di incontrare una persona giuridica dell'organo mandatario. Il dopo Frase 2 è materia obbligato che uno con la direzione o alla vigilanza della società è un altro commissionato o affidata espressamente di questo, la determinazione, da Teorema 1 nel proprio Ad assumersi la responsabilità.

(4) Se una disposizione in contrasto con le disposizioni del paragrafo 3 non è soddisfatta, così colui che è responsabile, conduce l'aeromobile dal sedile del pilota responsabile. È nel Manuale Airplane Flight o meno nelle istruzioni operative del velivolo, la sede del pilota responsabile particolare di cui, si applica

1 per aerei, alianti a motore e alianti con adiacente sedile sinistro seduta,

2 per gli aerei, alianti a motore e alianti con sedili disposti uno dietro l'altro al Volo amministrato monoposto

3 aeromobili ad ala rotante la giusta misura

come il sedile del pilota responsabile.

§ 3 Diritti e doveri del pilota

(1) Il comandante ha il diritto di determinare la direzione del velivolo. Ha corso il volo, necessaria durante il decollo e l'atterraggio e rullaggio, mentre per motivi di misure di sicurezza . Soddisfare

(2) Il comandante deve assicurare che le disposizioni del presente regolamento e le altre Regolamento concernente l'esercizio degli aeromobili, e nell'esercizio del controllo del traffico aereo per eseguire l'

Ordini di volo rilasciati siano rispettate.

§ 3a preparazione del volo

(1) Durante la preparazione del volo, il pilota in comando, con tutti i documenti e le informazioni che sono responsabili per lo svolgimento sicuro del volo importante per familiarizzare e per convincere che l'aereo e le merci sono in una condizione di viaggiare, il peso lordo è superato, i passi prescritti sono disponibili e le informazioni necessarie sul volo nel giornale di bordo, per quanto è di condurre, da inserire.

(2) Per un volo, conduce al di là della vicinanza del campo d'aviazione partenza (cross-country), e prima di un volo in IFR è diventato i piloti dei bollettini meteo dell'aviazione disponibili e Previsioni per insegnare in modo adeguato. Prima di un volo per il quale un piano di volo deve essere trasmesso è un Ottenere il servizio di informazioni di volo in un centro di informazioni sui voli. Il paragrafo 1 rimane invariata.

(3) Un volo conduce al di là della vicinanza di un aeroporto, se il pilota in comando il traffico nel Modello di traffico non può essere osservato.

§ 3b trascinarsi di certificati e carte d'identità

L'impegno richiesto per i certificati operativi e carte d'identità a bordo di un aeromobile trasportare, sono determinate da regole internazionali vincolanti ai sensi del diritto tedesco e la legge dello Stato di immatricolazione del velivolo e l'equipaggio in conformità con la legge di questo Papers Stato di emissione. In ogni caso, questi documenti devono essere presentati in inglese.

§ 4 Applicazione delle regole di volo

- Pagina 4 di 41 -

Pagina 5

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

(1) L'operazione di un aeromobile è regolato dalle norme generali (§ § 6 a 27a), il cavo un aeromobile durante il volo in aggiunta conformemente alle regole del volo a vista (§ § 28-34) o Regole di volo strumentale (§ § 36 a 42).

(2) le regole del volo a vista possono essere volato se le condizioni di cui all'allegato 5 per i singoli valori di casi raggiunto per la vista, la distanza dei velivoli da nubi e l'altezza del soffitto nuvola o essere superato. Queste condizioni di volo il comandante dell'aeromobile può, in conformità con le regole del volo strumentale vola durante la visualizzazione nel piano di volo, deve volare in IFR, se l'autorità competente ATC lui per ragioni di controllo del traffico aereo incaricato di farlo.

(3) Con regole di volo strumentale dovranno essere percorse qualora le condizioni di cui all'allegato 5 al singolo caso Non raggiungere valori di visibilità, distanza dalle nuvole, e l'altezza aeromobili della base delle nubi sarà. In queste condizioni, i piloti di volo possono volare solo secondo le regole del volo a vista, se un ATC è stato concesso ai sensi del § 28, comma 4.

(4) Per i voli nello spazio aereo del caso, i limiti di velocità indicati nell'appendice 5 sono determinata. La misura consentita dalla situazione del traffico e la sicurezza del traffico aereo non sia influenzato negativamente, può consentire l'ente ATC competente in singoli casi delle eccezioni.

§ 4a attrezzature sportive aerei e attrezzature aeronautiche senza equipaggio

Nel funzionamento di attrezzature sportive aerei e attrezzature aerospaziali senza pilota, le disposizioni del presente regolamento Applicazione nella misura in cui non delle peculiarità di questo apparecchio dell'aviazione, in particolare l'esenzione registrazione dell'aeromobile e campo d'aviazione coercizione, la particolare forma di intervento o la mancanza di occupazione, il Inapplicabilità di determinati risultati disposizioni.

§ 5 Visualizzazione di incidenti e inconvenienti aerei

(1) incidenti di aeromobili civili, ad eccezione di attrezzature sportive d'aria, nella Repubblica federale di Germania, la pilota in comando o, in caso di impedimento, un altro membro dell'equipaggio o, a condizione che nessuna di queste persone è quello di essere in grado di titolare del velivolo immediatamente al Federal Bureau a riferire delle indagini sugli incidenti. Questo vale anche per gli incidenti aerei tedeschi al di fuori della Repubblica federale di Germania, e gli incidenti degli aeromobili stranieri, che al momento della manifestazione di I vettori aerei tedeschi di operare a causa di un accordo di fermo.

(2) perturbazioni gravi nel funzionamento di aerei civili, velivoli ad ala rotante, palloni e dirigibili nel Repubblica federale di Germania, il pilota in comando immediatamente al Federal Bureau of Per segnalare inchieste sugli incidenti. Questo vale anche per gravi disturbi al di fuori della Repubblica federale di Germania nel funzionamento di aerei tedeschi o di un aeromobile straniero al momento della manifestazione operati da vettori aerei tedeschi sulla base di un accordo di fermo.

(3) In deroga ai paragrafi 1 e 2, le autorità di vigilanza aerea, le linee di volo negli aeroporti e l' Autorità di controllo del traffico aereo obbligati, sulla ricezione della notifica di un incidente o inconveniente grave in cui Per segnalare tempestivamente ad operare un aeromobile nel Federal Bureau of Aircraft Accidents Investigation.

(4) notifiche di cui ai paragrafi da 1 a 3 deve contenere:

- a) il nome e la residenza attuale del segnalante,
- b) il tempo e il luogo dell'incidente o inconveniente grave,
- c) la natura, modello, caratteristico e il segnale di chiamata dell'aeromobile,

- d) il nome del titolare del velivolo,
- e) scopo del volo, partenza e aeroporto di destinazione,
- f) Il nome del pilota responsabile,
- g) Numero dei membri dell'equipaggio e dei passeggeri
- h) il volume di persone e danni materiali,
- i) in dettaglio le merci pericolose trasportate,
- j) descrive il corso dell'incidente o inconveniente grave.

- Pagina 5 di 41 -

Page 6

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

Per completare il rapporto, il titolare del velivolo su richiesta del Federal Bureau of
Inchieste sugli incidenti tenuti ad avere una relazione dettagliata sulla forma zugesandtem entro 14 giorni
submit.

(5) l'obbligo di presentare relazioni alla Federal Aviation Authority e le altre autorità per l'aviazione dovute
altri regolamenti o requisiti rimangono inalterati.

(6) incidenti e inconvenienti nel funzionamento di attrezzature sportive d'aria, il titolare immediatamente dalla
Ministero Federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano mostrare rappresentante per iscritto. Il paragrafo 4 si
di conseguenza.

(7) I paragrafi da 1 a 6 si applicano agli incidenti e inconvenienti ai sensi della legge concernente l'esame di
Incidenti e inconvenienti nel funzionamento degli aeromobili civili.

§ 5a Inizio divieti, trasferire a soggetti stranieri

(1) Se, a seguito del risultato di un'indagine normativa aria di un non tedesco in un
Aircraft aeromobili immatricolati imposto il coprifuoco, così ha fatto la per la concessione
dei diritti di traffico senza indugio all'autorità competente dello Stato in questione di Registro di sistema o, se tale
Non sovrintendere le operazioni di questo aereo porta alla supervisione delle operazioni di volo
questo Stato competente aeromobili dei risultati che hanno portato all'imposizione del divieto inizia a
insegnare. La sua opinione è in la decisione di mantenere la misura adottata
da considerare. Fa la carenza incide sulla validità del certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile, così è il
Inizia abrogazione divieto solo se l'operatore ha ricevuto l'approvazione per questo volo di tutti gli Stati
ha il cui territorio è sorvolato, e conferma ciò all'organo di vigilanza competente per l'aria.
Responsabile per la supervisione delle operazioni di volo degli aeromobili ai sensi di condannare 1 deve Stato
essere informato quando l'inchiesta luftaufsichtliche di tale aereo alle preoccupazioni
Regard è stato sulle sue preoccupazioni per la sicurezza del traffico, senza già un provvedimento ai sensi del § 29, paragrafo 3,
Teorema 5 e 6, o sezione 7 della legge dell'aviazione civile è stata fatta. Interstate Accordo sui trasporti aerei
restano inalterate.

(2) Per un aeromobile immatricolato in un aereo tedesco per avviare divieto è solo dopo
Ripristino sua aeronavigabilità abrogata, se necessario per la valutazione della aeronavigabilità
l'autorità competente tiene un inizio, soggetta a condizioni e restrizioni per essere accettabili.

(3) I paragrafi 1 e 2 si applicano ai non registrati nella directory Luftsportgeräte Luftsportgeräte
di conseguenza.

(4) L'imposizione di un divieto di inizio a causa di difetti di sicurezza per un uso commerciale
Aeromobile o di un aeromobile con una massa massima al decollo, con oltre 5700 kg è di per
il controllo del traffico aereo ai sensi del § 29, comma 1 e 2 delle autorità competenti Act per l'aviazione civile immediatamente al trasporto aereo
Per trasmettere Bundesamt, per quanto riguarda la Federal Aviation Authority non ha lo stesso agito. Ciò vale anche se
l'organo responsabile per Agenzia monitoraggio dell'aria titolare o l'equipaggio di un aereo si arrende dinanzi alla
Inizia a prendere misure per garantire la sicurezza. Se il causativi queste misure
Carenze di sicurezza, una norma aeromobile di condannare 1 riguardano, non in uno Stato membro della Comunità europea
Union è registrato, informa l'Ufficio federale dell'aviazione immediatamente per tutti la sicurezza aerea
Le autorità competenti degli Stati membri dell'Unione europea e la Commissione delle Comunità europee
Comunità sulle misure adottate e sui risultati dell'inchiesta.
La trasmissione dei dati su cui si basa la decisione, è disciplinata dal § 29, comma 5 e 6 del
Atto Aviation.

§ 5b segnalazione degli incidenti di sicurezza

(1) Un evento che un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi è in via di estinzione o, se non
Contromisure sarebbero prese a mettere in pericolo la Federal Aviation Authority, è di

1 l'operatore o il conducente di un registrato in Germania a turbina o
un aeromobile commerciale con una massa massima al decollo di 5700 kg
o più,

2 Le persone che professionalmente in una operazione di sviluppo, rendendo il funzionamento funzionamento o la manutenzione
velivoli a turbina o di un aeromobile con una massa massima al decollo di 5700

- Pagina 6 di 41 -

- O più, o sviluppare apparecchiature o parte di esso, per produrre chilogrammo, riparazione o cambiare,
- 3 Persona che firma una Nachprüfschein o il certificato di riammissione in servizio per un velivoli a turbina o di un aeromobile in commercio con una massa massima al decollo di 5700 kg o più, o di qualsiasi apparecchiatura o parti di esso segno,
- 4 Controllori del traffico aereo e del personale di controllo del traffico aereo nella zona uso Servizio Informazioni Volo,
- 5 l'operatore aeroportuale, il regolamento (CEE) n 2408/92, del 23 soggetti al regolamento Luglio 1992 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle intracomunitari Vie aeree (GU L 240, pagina 8, nella sua versione attuale) cade,
- 6 Persone, una funzione in connessione con l'installazione, modifica, manutenzione Riparazione, revisione, volo o l'ispezione di strutture della navigazione aerea di esercitare,
- 7 Le persone degli organi di controllo aereo negli aeroporti così come le persone in uno dei regolamento (CEE) N. 2408/92 l'aeroporto coperto da una funzione in relazione alla gestione delle Aeromobili Esercizio sulla terra, compresi il rifornimento, la manutenzione, la preparazione della massa e Rilevazione del fuoco, carico, de-icing e traino del velivolo segnalato. Il messaggio può, con l'approvazione dell'Autorità per l'aviazione civile anche centralmente tramite l' Gestione della sicurezza di ogni soggetto dichiarante. Ulteriori dettagli sono riportati in un separato Accordo regolamentato. Obbligati a segnalare le persone devono essere informati in questi casi che l' Messaggio può essere l'indirizzo di cui al § 5 quater, paragrafo 1, lettera direttamente. Notifiche di eventi di Teorema 1 sono dalla Federal Aviation Authority immediatamente dopo la loro ricezione e per l'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea inoltrato.
- (2) Un evento di cui al paragrafo 1 è una interruzione dell'attività, una mancanza, un malfunzionamento o un altro situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo. A denuncia eventi particolari in funzione, riparazione e fabbricazione di aeromobili in Appendice 6 e Eventi relativi ai servizi di navigazione aerea, conformemente all'allegato 7, ma senza il risultato di un incidente o inconveniente grave ai sensi del § 2 della legge Air Accident Investigation.
- (3) Gli obblighi di notifica di incidenti e inconvenienti gravi ai sensi del § 5 e gli altri obblighi per la fornitura di Messaggi al Luftfahrt-Bundesamt e le altre autorità per l'aviazione di altre disposizioni o Requisiti rimangono inalterati.

§ 5c registrarsi per gli eventi dal § 5b

- (1) La Federal Aviation Authority deve tenere un registro per la raccolta, elaborazione, analisi e conservazione di il che è stato notificato in conformità con gli eventi § 5b.
- (2) Gli eventi riportati sono memorizzate in un file di eventi. Nel file sono raccolte:
- 1 Luftfahrzeugart, tipo di aeromobile o modello della serie,
 - 2 Luogo, data, sequenza di eventi e circostanze del caso (fase di esercizio, tipo di evento), e Provoca Evento, se noto,
 - 3 Nazionalità del velivolo.
- Nel partito di reporting relative informazioni personali, nomi o indirizzi di individui o Le aziende ed i segni di registrazione degli aerei non vengono salvate.
- (3) L'Agenzia Federal Aviation è autorizzata dall'autorità competente dello Stato membro in cui l'evento si è verificato, l'aeromobile è registrato, il velivolo è fabbricata o l'operatore è consentito di insegnare circa l'evento.
- (4) Il Luftfahrt-Bundesamt consentire tutte le autorità competenti responsabili della vigilanza dell'aviazione civile o per impostare l'indagine di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile all'interno della Comunità e sono nominati dagli Stati membri e dalla Commissione europea per accedere al nell'evento File memorizzate informazioni.

Seconda Sezione

Regole generali

§ 6 minima quota di sicurezza, altitudine minima durante i voli cross-country effettuati secondo le regole del volo a vista

- (1) L'altitudine minima di sicurezza può essere superato solo nella misura in cui è necessario durante il decollo e l'atterraggio è. Altitudine minima sicuro è l'altitudine alla quale né rumori inutili ai sensi del § 1 cpv 2 è ancora in caso di un atterraggio forzato di temere né pericolo inutile a persone e cose. Circa Città, altre aree densamente popolate, impianti industriali, folle di persone, luoghi e disastri Zone disastrose è il minimo quota di sicurezza è di almeno 300 metri (1.000 piedi) sopra il massimo Ostacolo entro un raggio di 600 metri, in tutti gli altri casi a 150 metri (500 piedi) dal suolo o l'acqua. Alianti, deltaplani e parapendii possono regolare l'altezza di 150 metri (500 piedi) e al di sotto, se la natura del loro funzionamento rende necessaria e non temere alcun pericolo per persone e cose

è.

(2) ponti ed edifici simili e linee elettriche e antenne non dovranno essere percorse.

(3) sci di fondo voli effettuati regole del volo a vista con aeromobili a motore sono ad un'altezza di almeno 600 metri (2.000 piedi) per eseguire al suolo o l'acqua, se non per motivi di sicurezza dopo Paragrafo 1, comma 2 e 3, una maggiore altezza si osserva. Voli da fondo ad una altitudine inferiore a 600 Metri (2.000 piedi) sopra il suolo o l'acqua possono fatte salve le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 essere iniziata o eseguita, se il rispetto di altre norme e le determinazioni ai sensi del presente Regolamento, in particolare il rispetto della classificazione dello spazio aereo ai sensi del § 10, le regole del volo a vista ai sensi del § 28 o di Liberatorie controllo del traffico aereo, richiede un'altezza inferiore.

(4) Per i voli a fini speciali, la competente autorità dell'aviazione locale del paese può per singoli Consentire voli o serie di voli eccezioni, nella misura necessaria per lo scopo in e quindi nessun pericolo per la sicurezza pubblica e l'ordine si verifica. Se, in via eccezionale, un Scende al di sotto del minimo quota di sicurezza e impianti industriali, folle, luoghi sfortuna o zone disastrose approvati, il comandante è tenuto a:

1 a riferire prima del volo ad un tasso determinato dall'autorità aeronautica dell'ufficio paese e fornire le seguenti informazioni:

- a) il tempo e il luogo di utilizzo del velivolo,
- b) la durata prevista di cadere di sotto del minimo quota di sicurezza e
- c) caratteristiche e modelli di velivolo,

2 concordato prima del volo, le operazioni di volo con l'ufficio competente,

3 durante il periodo di cadere sotto del minimo quota di sicurezza è una costante

Per mantenere ricezione radio e la volontà di prestare attenzione ai segnali di pericolo ai sensi del § 4 dell'allegato 2,

4 rimuovere per ordine delle autorità competenti senza indugio dalla zona.

(5) § 36 si applica ai voli effettuati regole del volo strumentale

(6) Il paragrafo 3 non si applica ai voli militari a bassa quota e voli per l'utilizzo della polizia federale, civile e Protezione civile e forze di polizia dei paesi.

§ 7 caduta di oggetti

(1) Eliminazione o scarico di merci o altro materiale o da aeromobili è vietata. Questo non vale per la zavorra sotto forma di acqua o di sabbia fine, per il carburante, cavi di traino, Banner traino e oggetti simili quando sono caduto o scaricati nei punti in cui un pericolo per le persone o proprietà non esiste.

(2) Può l'autorità aeronautica locale competente delle eccezioni paese al divieto di cui al paragrafo 1, comma 1 consentire, se un pericolo per le persone o proprietà non esiste.

(3) L'abbandono del posto regola il Ministero Federale dell'Economia e della Tecnologia o da lui certo posto in consultazione con le autorità dell'aviazione competente del paese.

- Pagina 8 di 41 -

§ 8 acrobazia

(1) Voli d'arte possono essere solo in condizioni di volo, per cui non deve essere eseguito secondo le regole del volo a vista, e essere effettuato solo con il consenso espresso di tutti gli occupanti del velivolo. Voli Art Attrezzature sportive Air sono vietati.

(2) voli arte a quote inferiori a 450 m (1.500 piedi), così come le città, altri densamente popolata Aree, folle e aeroporti sono vietati. L'autorità per l'aviazione locale competente di Paese può consentire deroghe in casi individuali.

(3) richiedono acrobazie, quanto nel settore degli aeroporti, senza unità di controllo del traffico aereo essere effettuato, fatte salve eventuali richieste da § 26 ATC a all'omologazione il regolatore dell'aria. Il paragrafo 2 resta inalterato.

§ 9 traino e voli pubblicitari

Oggetti (1) Pubblicità Voli da traino sono soggetti ad approvazione da parte dell'Autorità del paese in cui il richiedente ha la sua residenza o domicilio. Il permesso può essere rilasciato solo se

1 il comandante ha l'autorizzazione di traino ai sensi del regolamento del personale dell'aviazione;

2 l'aeromobile con un barometro calibrato per determinare le altitudini durante il volo è dotato;

3 non più di tre aerei che volano al volo richiesto in associazione con la distanza tra i l'oggetto rimorchiato del velivolo sopra volo e il successivo aereo e deve essere di almeno 60 m tra l'aeromobile;

4 assicurazione di responsabilità civile al recupero di beni comprende espressamente.

(2) Il paragrafo 1 si applica al traino di oggetti diversi scopi pubblicitari, mutatis mutandis. Applicazione del paragrafo 1 n° 2 non funziona per i voli da velivoli ad ala rotante. Il traino di alianti e Deltaplani non richiedono l'autorizzazione di cui al paragrafo 1, è sufficiente trascinare l'autorizzazione ai sensi del regolamento merito personale dell'aviazione.

(3) L'autorità concedente può, per motivi di sicurezza nazionale o di ordine pubblico, in particolare per Fai la prevenzione delle normative di inquinamento acustico. Superiore In particolare essa può, in deroga § 6 Determinare minime altitudini di sicurezza e le restrizioni temporanee imposte.

(4) voli pubblicitari in cui la pubblicità è solo nella didascalia del velivolo, e non richiedono Autorizzazione.

(5) un volo per la pubblicità sono vietati con mezzi acustici.

§ unità di 9a e di tempo

(1) Durante le operazioni di volo il Coordinated Universal Time (UTC = Universal Time Co-coordinato), e il prescritto Applicano Unità. L'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea deve essere applicata in conformità con la sentenza 1 Unità di misura. Essi sono noti negli Avvisi ai Airmen.

(2) Per le normative locali del traffico aereo come un sistema di riferimento del mondo Geodetic System 84 (WGS-84 = Applicare 1984) - World Geodetic System.

§ 10 dello spazio aereo

(1) Per effettuare il servizio di informazioni di volo e servizi di allarme stabilisce il ministero federale della Trasporti, edilizia e lo sviluppo urbano di volo Regioni d'informazione e li restituisce nei Annunci per Airmen noto.

(2) Nell'ambito delle regioni di informazione di volo imposta dal Ministero Federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano lo spazio aereo controllato e incontrollato a seconda dell'ambito di fi la sua conserve Servizi aerei sulla base della classificazione stabilite nell'appendice 4. Il Ministero Federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano può limitare il campo di applicazione dell'appendice 4 nel

- Pagina 9 di 41 -

Classificazione continuava a servizi di traffico aereo disponibili deviazione regole, se la sicurezza pubblica o Ordine, in particolare la sicurezza del traffico aereo, non saranno interessati, la classificazione rimane invariato.

(3) In spazio aereo controllato in voli VFR può tutto o in parte in una spazialmente e misura temporalmente limitato dal provider vietato se è il grado di Claim dall'aviazione sottostante controllo del traffico aereo richiede obbligatoria.

(4) Il servizio di navigazione aerea può essere utilizzato per effettuare traffico aereo militare nello spazio aereo che ha richiesto anche per i voli effettuati regole del volo a vista definite nell'allegato 5 è un gioco controllo del traffico aereo è ambientato in una zone portata temporalmente e spazialmente limitate, dove i voli effettuati in visual e Regole di volo strumentale sono interamente o parzialmente vietato o limitato, se è necessario per prevenire minacce per la sicurezza del traffico aereo. Ammessi in zone sottoposte a sentenza 1 il traffico aereo militare delle disposizioni del presente regolamento differiscono. Dettagli sulla specifica di aree per l'attuazione del traffico aereo militari sono al servizio del traffico aereo in Avvisi ai Airmen noti.

§ 11 aree ristrette vie e le restrizioni di volo

(1) Il Ministero Federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano definisce le aree d'aria limitato e zone con Restrizioni di volo di cui, se necessario, di prevenire minacce alla sicurezza pubblica o di ordine, è particolarmente importante per, è necessaria la sicurezza del traffico aereo. Ci sono zone nelle notizie per Aeronauta conosciuto.

(2) le aree ristrette vie non dovranno essere percorse. Le zone con restrizioni di volo possono volare attraverso nella misura in cui le restrizioni permettono o dell'Autorità di vigilanza federale per la navigazione aerea in generale o l'unità di controllo del traffico aereo competente ha approvato il fly-through nel singolo caso.

(3) Il Ministero Federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano può consentire aria e in aree ristrette Aree in partenza con restrizioni di volo dalle disposizioni del presente regolamento.

§ 11a voli a velocità supersonica

Voli di aeromobili civili a velocità supersoniche (superiore a Mach 1) sono in applicazione del presente Regolamento vietata.

§ 11b eccezioni approvate

(1) Il Ministero Federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano può concedere deroghe al divieto di cui al § Consenti 11a, purché sia garantito che quando si vola a velocità supersonica con un boom sonico sul Superficie terrestre non è rilevabile.

(2) Le esenzioni possono essere condizionati o temporanea autorizzata e soggetta a condizioni. In particolare, certe altitudini e rotte di volo e - se decollo o l'atterraggio nel campo di applicazione presente regolamento sono destinate - alcuni aeroporti possono essere prescritti. Il permesso è revocata se le prescrizioni di cui al paragrafo 1 non sono state soddisfatte e devono essere revocati se

le condizioni di cui al paragrafo 1 sono successivamente non cessarono solo temporaneamente.

(3) In alcuni casi, i voli possono anche gran parte a fini sperimentali a velocità supersonica oltre al paragrafo 1 anche essere consentito se è destinato il volo per fornire la prova che un boom sonico sulla superficie del terreno non è rilevabile. L'eccezione sarà concessa solo se La copertura assicurativa per un importo di ai sensi del § 37 della legge sull'aviazione civile per la responsabilità del proprietario del veicolo importi applicabili per lesioni personali o danni causati dal funzionamento del velivolo, è stato dimostrato.

§ limitazioni 11C di decolli e atterraggi di aeromobili con I motori a reazione

(1) aeromobili civili con motori a getto può prendere solo decollare e atterrare, se non sono un certificato acustico o di un corrispondente certificato che documenta lo stato è concesso, nel quale l'aeromobile è approvato per il trasporto. Il certificato acustico o il certificato adeguato lo devono accompagnare nel funzionamento dell'aereo. Non nel Ambito di applicazione del presente regolamento rumore sono certificati o documenti corrispondenti devono

- Pagina 10 di 41 -

Requisiti di § 9, comma 4, comma 2 soddisfano i regolamenti di licenza del traffico aereo. Il rumore nel certificato o del suo strumento al livello di rumore designato deve soddisfare i seguenti limiti di emissione acustica rispettare:

1 sul lato e al punto di misura di avvicinamento 108 EPNdB (effettivo di rumorosità percepita dB) per i velivoli con una massa massima al decollo di 272.000 kg o più; alla massa inferiore riduce la consentiti aumenta il livello di rumore linearmente con il logaritmo della massa del 2 EPNdB per ogni dimezzamento del Mass fino a 102 EPN 34.000 kg, tra cui rimane costante; 2 al punto di misurazione cavalcavia di inizio 108 EPNdB per velivoli con una massa massima certificata al decollo 272.000 kg o più, con meno massa, il livello di rumore ammesso decresce linearmente con l' Logaritmo della massa del 5 EPNdB per ogni dimezzamento di massa fino a 93 EPNdB 34.000 kg; compresi rimane costante.

Fino a due limiti di rumore possono essere superati insieme da un totale di fino a 4 EPN, ma ad un singolo punto di misura del rumore da non più di 3 EPN. Il superamento totale deve essere compensati da livelli di rumore più bassi in altri punti di misurazione del rumore. I paragrafi 2 e 3 restano inalterate.

(2) Fino a 31 Marzo 2002 ha permesso di aeromobili civili con motori a reazione,

1 il decollo massa massima ammissibile di 34.000 kg o per la propria serie con Posti a sedere è approvato per più di 19 passeggeri e

2 che sono dotate di meno di 2 motori con coefficiente di bypass e

3 per un certificato acustico o di un certificato di documentazione equivalente è stato concesso ai sensi del paragrafo 1, e il fatto rumore riferito non ai limiti di rumore ai sensi del § 10 comma 1 n ° 2 del traffico aereo Rispettare le norme di licenza,

solo decollare e atterrare, se il rilascio del certificato di aeronavigabilità meno di 25 anni fa. L'allegato della direttiva 98/20/CE del Consiglio, del 30 Marzo 1998 che modifica la direttiva 92/14/CEE sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dalla parte II, capitolo 2, volume 1, di cui all'allegato 16 La Convenzione internazionale per l'aviazione civile, secondo Edition (1988) (GU L 107 del 7 aprile 1998 in Congiunzione con OJ. No. CE L 118 del 6 Maggio 1999) gli aeromobili elencati sono fino a 31 Marzo, 2002 Escludendo tali restrizioni.

(3) A decorrere dal 1 Aprile 2002 ha permesso di aeromobili civili con motori a getto, la massa massima al decollo consentito approvato 34.000 kg o circa la loro propria serie con una capienza di oltre 19 passeggeri è, solo decollare e atterrare quando il rumore del certificato o il suo corrispondente certificato di cui al paragrafo 1 rumore riportato i limiti di rumore ai sensi del § 10 comma 1 n ° 2 del Licensing Air Traffic Rispettare ordine.

(4) deroghe alle limitazioni di cui ai paragrafi da 1 a 3 lattina dal Luftfahrt-Bundesamt essere ammessi

1 per i velivoli su cui interesse storico,

2 in singoli casi per l'utilizzo temporaneo di aeromobili, l'

- a) svolgere e viaggi per la manutenzione, la modifica o prove
- b) sono utilizzati per circostanze eccezionali.

(5) deroghe temporanee ai divieti di cui al paragrafo 2 devono essere approvati dal Luftfahrt-Bundesamt, quando

1 Kit adatto per la conversione del tipo di aeromobile in questione sono presenti e disponibili e

2 Conversioni con accertamento del rumore di cui al paragrafo 3 prima del 1 ° Aprile 1994 è stata data in ordine e

3 è stata concordata la data di consegna più presto possibile.

(6) deroghe temporanee ai divieti di cui al comma 2 possono essere approvate dal Luftfahrt-Bundesamt essere quando

1 l'ordine per un aeromobile sostitutivo che soddisfa i limiti di rumorosità di cui al paragrafo 3, entro il 1 ° Aprile 1994 rilasciato e la data di consegna più presto è stato concordato,

2 il vettore aereo può rivelarsi un privazione irragionevole del business, in tali casi, il periodo di 25 anni, non superiore a tre anni possono essere superati.

(7) A proposito di eccezioni consentite di cui ai paragrafi da 4 a 6 della Federal Aviation Authority un certificato concesso, e sono conservati nel funzionamento dell'aereo.

(8) eccezioni registrati da altri Stati membri dell'Unione europea in questi paesi Aircraft sono concessi sono riconosciuti.

(9) le restrizioni possono negli aeroporti di Berlino-Tegel e Berlin-Tempelhof conformemente al paragrafo 3 o parzialmente prima del 1 Aprile 2002 ha dall'autorità aeronautica competente dello Stato di Berlino essere. Le deroghe di cui ai paragrafi 4-6 e 8 non si applicano agli aeroporti di Berlino-Tegel e Berlino-Tempelhof.

§ 12 evitare le collisioni

(1) Il pilota di un aereo per evitare collisioni di aerei e altre Veicoli e altri ostacoli mantengono una distanza sufficiente. In volo, ad eccezione durante il decollo e l'atterraggio, è su singoli edifici o altri ostacoli, una distanza minima di 150 m osservati; § 6, paragrafo 1 resta inalterato. Frase 2 non si applica agli alianti, deltaplani, parapendio e con equipaggio palloni liberi, e per altri aerei, l'autorità aeronautica competente del paese concedere deroghe in casi individuali. L'obbligo ai sensi frasi 1 e 2 si applicano anche nel caso in È l'unità di controllo del traffico aereo non opera essere colpiti.

(2) Aerei possono volare solo previo accordo dei piloti coinvolti in associazione essere.

§ regole 13 vie

(1) aeromobile avvicinate tra loro in volo opposta avere, quando il rischio di collisione è, alla loro destra.

(2) attraversa le direzioni di volo di due aerei in quasi la stessa quantità, ha così l'aereo, l' proviene da sinistra per schivare. Tuttavia, deve sempre cedere il passo

1 aeromobili a motore, che sono più pesanti dell'aria, dirigibili, alianti, deltaplani, Parapendio e palloncini;

2 Dirigibili alianti, deltaplani, parapendii e palloncini;

3 Alianti, deltaplani e parapendio palloncini;

4 aeromobili a motore per altri aerei aeromobili o oggetti visibili trascinamento.

Aliante a motore, il cui motore non è in funzione, utilizzato nell'applicazione delle norme the-way come alianti.

(3) rimontare un aereo a un altro, così fa il velivolo sorpasso, anche se va su o giù, per evitare la traiettoria di volo dell'altro e cambiare il suo corso verso destra. Un aereo sorpasso un altrimenti se gli altri approcci da dietro in una direzione di volo da un angolo inferiore 70 gradi rispetto alla direzione di volo delle altre forme. Di notte, questo rapporto delle direzioni di volo tra loro supporre che se le luci di navigazione rosso e verde prescritte (allegato 1 § 2 comma 1 lettera A e b) dell'aeromobile non può essere visto.

(4) aeromobili sugli aeromobili finale atterraggio approccio e l'atterraggio è schivare.

(5) Dei vari avvicina contemporaneamente un aeroporto per l'atterraggio di aeromobili più pesanti dell'aria sono, maggiore è l'aereo volare più profondo ha da schivare. Tuttavia, hanno motorizzato Aerei che sono più pesanti dell'aria, evitare altri aeromobili in ogni caso. Un profondo aerei in volo deve essere un altro aereo che si trova sul metodo di atterraggio finale, non inferiori o superare.

(6) Un aeromobile deve iniziare non solo quando il rischio di collisione non è riconoscibile.

(7) Un aeromobile ha un altro aeromobile, che sia riconoscibile da ostacolare la sua manovrabilità, dodge.

(8) Un aeromobile che non è quello di evitare o per modificare il suo corso in conformità dei paragrafi da 1 a 5 e 7, ha è esclusa la sua voce e la velocità mantenuta fino a quando il rischio di collisione.

(9) Le norme relative alle norme modo non rilasciano il conducente in questione della sua

Obbligo di agire in modo tale che una collisione è evitata. Questo vale anche per le manovre evasive, sulla base delle raccomandazioni, che sono dati da un dispositivo di allarme di collisione in volo. La Aerei che evitare un altro velivolo conformemente ai paragrafi da 2 a 5 e 7 o la sua Traiettorie di volo per evitare e deve cambiare il suo corso, l'altro aereo deve volare sopra solo a distanza, passare sotto o volare prima di questo, il pericolo o l'ostruzione di questo aereo esclude.

§ 14 grattacieli voli di alianti e sport all'aria attrezzature

Voli nuvola di alianti possono essere autorizzati dal provider, se il La sicurezza aerea può essere mantenuta con misure adeguate. Il permesso può essere Deve essere allegata. Non sono ammessi Nuvole Voli con attrezzature sportive aria.

§ 15 permessi bisogni decolli e atterraggi esterni fuori ai sensi del § 25 della Atto Aviation

(1) richiedere-decolli e gli atterraggi di aeromobili al di fuori degli aeroporti approvati per loro il Autorizzazione da parte dell'autorità aeronautica competente del paese, a meno che il commissario a norma del § 31c del Atto Aviation è responsabile. Il permesso per i decolli e gli atterraggi di deltaplani e parapendii Include un trascinamento inizia da venti.

(2) Il paragrafo 1 si applica mutatis mutandis alla outlandings saltare con paracadute.

(3) gli sbarchi di fuori di alianti con e senza azionamento ausiliario, deltaplani e parapendii su se stesso un volo di cross-country sono, così come i palloni liberi pilotati non necessitano di un permesso ai sensi del § 25 comma 1 della Atto Aviation.

§ 15a vietato l'uso dello spazio aereo

(1) A distanza di meno di 1,5 km dal confine di aerodromi seguenti tipologie l'uso dello spazio aereo vietato:

1 l'aquilone e bambini palloncini o il funzionamento di scudo drago,

2 l'ascesa di fuochi d'artificio

a) Categoria 2 ai fini del primo regolamento alla legge esplosivi, come modificata nel periodo dal 2 Gennaio al 30 Dicembre

b) Categoria 3, 4, P2 e T2 sotto il primo regolamento alla legge esplosivi, come come modificato,

razzi così come simili a palloncini (soprattutto di lanterne di aria o di cielo) durante il Tempo di funzionamento del campo d'aviazione,

3 il funzionamento dei proiettori o dispositivi di segnalazione luminosi ottiche, in particolare i dispositivi laser adatti sono a interrompere le operazioni in un aeroporto.

(2) L'autorità aeronautica locale competente del paese può autorizzare deroghe al divieto di cui al paragrafo 1, se l'uso richiesto dello spazio aereo è alcun pericolo per la sicurezza pubblica e l'ordine uscite.

(3) Il funzionamento dei sistemi di trasporto aereo senza pilota è vietata se

1 è fuori dalla vista del controllore o

2 la massa totale del dispositivo è più di 25 kg.

- Pagina 13 di 41 -

L'operazione si svolge fuori dalla vista del regolatore, se il dispositivo ottico vettore aereo senza particolare Aids non è più visibile o facilmente identificabili. L'autorità di aeronavigabilità responsabile del paese può in zone con un restrizioni di volo ai sensi del § 11 e, nel caso dell'operazione, non il traffico di aeroporto un sito di atterraggio si svolge anche, accordare deroghe al divieto di cui al periodo 1 se richiesto dal L'uso dello spazio aereo non causa alcun pericolo per la sicurezza e l'ordine pubblico.

(4) L'autorità, dopo il loro giudizio professionale, che documenta la domanda di Rinuncia a norma del paragrafo 2 o del paragrafo 3 deve contenere la frase 3.

(5) le disposizioni di legge statali che vietano salite di apparecchi di illuminazione simili a palloncini rimangono inalterati.

§ 16 Permesso privato l'uso dello spazio aereo

(1) I seguenti tipi di uso dello spazio aereo impongono il resto del permesso:

1 l'ascesa di aeromodelli

a) con più di 5 kg di massa totale,

b) con propulsione a razzo, se il tasso di salto è più di 20 grammi,

c) con un motore a combustione ad una distanza inferiore a 1,5 km dalla zone residenziali,

d) tutti i generi ad una distanza inferiore a 1,5 km dal confine di aerodromi, su

Campi di volo richiede il funzionamento di aeromodelli, oltre all'approvazione della Torre ATC o la linea di volo,

- 2 l'aquilone e lo scudo aquilone quando si utilizza una corda di oltre 100 metri essere mantenuta,
- 3 l'ascesa di fuochi d'artificio quando salgono più di 300 metri,
- 4 l'aumento del tethered se hanno osservato con una pastoia di più di 30 metri di lunghezza sono,
- 5 il funzionamento dei missili incontrollati semoventi
- 6 il funzionamento dei proiettori o dispositivi di segnalazione luminosi ottiche, in particolare i dispositivi laser adatti sono per abbagliare i piloti durante il volo di arrivo e partenza da o verso un aeroporto
- 7 l'aumento dei sistemi di trasporto aereo senza pilota.

(2) Il cordino di palloni frenati non pilotati e di aquiloni è ad intervalli di 100 metri durante il giorno dalle bandiere rosso-bianco per rendere riconoscibile di notte da luci rosse e bianche che lo distinguono da altri Aerei da riconoscibile.

(3) L'autorità competente per il rilascio del permesso di cui al paragrafo 1, l'autorità locale competente della Paese, a meno che il commissario a norma del § 31c della legge sulla navigazione aerea è responsabile.

(4) L'autorizzazione è concessa se i non usi di una minaccia per la sicurezza Il traffico aereo o di sicurezza pubblica o di ordine possono provocare, soprattutto nel caso di cui al paragrafo 1, Numero 7, le disposizioni in materia di dati non feriti. La licenza può essere soggetto a misure correttive forniti e persone o gruppi di persone essere concesse in casi individuali o, in generale. L'Autorità determinato in base al loro giudizio professionale, che documenta la domanda di autorizzazione deve contenere. Può parere, in particolare, di un esperto sulla idoneità del sito e lo spazio aereo nel quale il volo degli aeromobili è quello di prendere posto, richiedono.

(5) La concessione di un permesso in grado di produrre la prova che il consenso del proprietario del fondo o altri beneficiari effettivi siano in funzione.

§ 16a uso particolare dello spazio aereo controllato

(1) Per l'attuazione dello spazio aereo controllato dall'unità di controllo del traffico aereo del caso, una Ottenere l'autorizzazione ATC per

- 1 Lanci con il paracadute e la caduta di oggetti sul paracadute;
- 2 Ascensioni di aeromodelli e di missili incontrollata semoventi;

- Pagina 14 di 41 -

- 3 Ascensioni di razzi simili a palloncini e le salite di massa di palloncini e bambini si alza da Bambini bundle palloncini,
 - 4 Ascensioni di palloni liberi senza equipaggio (soprattutto palloni meteorologici), con una massa totale di Busta palloncino e zavorra di oltre 0,5 kg,
 - 5 Ascensioni dei sistemi di trasporto aereo senza pilota.
- (2) è responsabile per l'ottenimento di autorizzazione ATC
- 1 nel caso del paragrafo 1, No. 1 dei piloti,
 - 2 nel caso del paragrafo 1, No. 2 dello starter del modello di volo o altro missile,
 - 3 nel caso del paragrafo 1, punto 3, a meno che l'aumento è influenzato da corpi luminosi a forma di palloncino, l' Starter del corpo luminoso, in aggiunta, l'organizzatore,
 - 4 nel caso del paragrafo 1, punto 4, l'antipasto dei palloni liberi pilotati,
 - 5 nel caso del paragrafo 1, punto 5, l'avviamento del sistema di trasporto aereo senza pilota.

(3) le disposizioni di legge statali che vietano salite di apparecchi di illuminazione simili a palloncini rimangono inalterati.

§ 17 Dalle luci di aeromobili operati

- (1) Dal tramonto all'alba aeromobili funzionamento avere luci sul sistema
1 per eseguire, essi non possono impegnarsi in luci che possono essere confusi con questo. Quando si tratta di garantire è necessario il traffico, sono aerei che non sono in funzione, dalle luci nell'Appendice 1 o detto da altri luci del comandante dell'aeromobile o del titolare o al § 2, comma 2, frase 2 e 3 altre persone da marcare.
- (2) La luce secondo anti-collisione a § 3 dell'appendice 1 è di aeromobili in servizio il giorno e condurre di notte. L'Ufficio federale dell'aviazione può consentire deroghe.
- (2) gli aeromobili che non rotolano su aeroporti sotto il suo proprio potere, può identificati da altre luci essere formulate e paragrafi 1 e 2 non si applicano.
- (3) § Per le luci di guida sull'acqua 19 comma 2 e 3

§ 18 di formazione voli effettuati in condizioni di volo strumentali adottate

- Un aeromobile non deve essere eseguito in condizioni di volo strumentali assunte quando
1 un doppio controllo è libero e

2 un secondo comandante dell'aeromobile sul piano fiscale doppia porta uno per il modello dell'aeromobile licenza valida di pilota ha. Il secondo operatore del veicolo aerea deve rispettare lo spazio aereo, se necessario egli deve ricorrere ai servizi di un osservatore che si trova in collegamento vocale con lui.

§ 19 aeromobili in acqua

(1) Quando aeromobile, o un aeromobile e una nave sull'approccio acqua vicenda e vi è il pericolo di collisione, ogni aeromobile deve considerare attentamente le circostanze e di comportarsi secondo la manovrabilità dei veicoli. In dettaglio, si applica quanto segue:

- 1 Ha un velivolo ad un altro aeromobile o una moto d'acqua in corso di crociera per la sua lato destro, quindi ha la luce proveniente da destra destra veicolo di passaggio.
- 2 Per un aereo che si avvicina un altro aereo o una nave in senso opposto o quasi direzione opposta, si deve cambiare il suo corso verso destra e sufficiente Per mantenere la distanza.
- 3 L'aeromobile o imbarcazione, che viene sorpassata ha il diritto di passaggio, il velivolo sorpasso ha sufficiente a mantenere le distanze.
- 4 Durante il decollo e l'atterraggio di aeromobili specchi d'acqua hanno una grande distanza tale da Per mantenere moto d'acqua che è escluso qualsiasi rischio di collisione e la leadership la moto d'acqua non sia ostacolato.

- Pagina 15 di 41 -

(2) Dal tramonto all'alba avere aeromobili in acqua, i fanali prescritti nell'appendice 1 piombo, se non sono in una zona che non sono tenuti in moto d'acqua, luci a Di conseguenza, non può impegnarsi in luci che possono essere confusi con questo.

(3) Il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (allegato B del Internazionale Nave trattato di sicurezza - collisioni in mare) e le regole particolari per le acque singoli restano inalterato.

§ 20 messaggi pericolo

Il pilota ha osservazioni sulle minacce al traffico aereo immediatamente alla per lui Relazione al appropriata unità di controllo del traffico aereo. Le relazioni devono contenere tutti i dati necessari per l' Garantire la sicurezza del trasporto aereo sono essenziali.

§ 21 segnali e segni

- (1) Osservato o riceve un velivolo segnali pilota e segni nell'appendice 2, essa fornisce i dettagli per soddisfare le misure previste.
- (2) I segnali e segni dell'appendice 2 si applicano esclusivamente per le finalità ivi descritte, altre Segnali e segni che possono essere confusi con esso, non devono essere usati.
- (3) Se la comunicazione radio, Radio istruzioni fornite dalle autorità competenti prevalgono su luce e Segnali di massa e cartelli, questo non si applica ai segnali ai sensi del § 5 comma 1 No. 6 dell'appendice 2
- (4) osservato un comandante dell'aeromobile con il controllo da un aereo militare o di polizia istituito ai sensi della clausola 2 segnali e segni che egli deve adottare le misure prescritte. Imposta, il Ministero federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano della polizia militare Aircraft quando si controlla per i segnali di immagini e segni, e guidato da dirigenti Aerei da prendere con fermezza e renderli noti nei Annunci per Airmen.

§ 21a regolamentazione del traffico dell'aerodromo

- (1) Per l'attuazione del traffico Norme specifiche degli aeroporti può, mediante ANSP essere presa quando aeroporti sono interessati con unità di controllo del traffico aereo. In tutti gli altri casi, le disposizioni delle autorità competenti per l'omologazione del campo d'aviazione sono Autorità aeronautica del paese a causa di una perizia del ANSP preso. I regolamenti sono annunciati negli Avvisi ai Airmen.
- (2) Il traffico dell'aeroporto è il traffico di aerei che si trovano nel modello di traffico, volare in questo o lasciano, così come tutto il traffico sulla pista. Pista sono l'inizio e piste nonché l'altra specifica per decollo e atterraggio parti di un aeroporto, compresi quelli circostanti Nastri e vie di rullaggio protettivo e l'altra specifica per le parti di un aeroporto di rotolamento esterno il grembiule, il grembiule non è parte della pista.
- (3) traffico dell'aerodromo simultanea di attrezzature sportive aerei e altri velivoli richiede l'approvazione del competente autorità di sorveglianza aerea o la linea di volo.
- (4) Negli aeroporti o luoghi che sono utilizzati esclusivamente nel funzionamento delle attrezzature sportive aerei, soggetti al Regolamento, le operazioni di ordine per Luftsportgeräte del Commissario. Il paragrafo 3 si applica mutatis mutandis.

§ 22 operazioni di volo in un aeroporto e nei suoi dintorni

- (1) Chiunque esegue un aeromobile in un aeroporto o nelle sue vicinanze, è tenuto a
1 il promulgata nel Annunci agli accordi aviatori delle autorità aeronautiche per l' Traffico di aeromobili nell'aeroporto o nelle sue vicinanze, in particolare in conformità con § 21a

- 2 preso accordi speciali per la realizzazione di traffico dell'aeroporto di osservare;
3 a rispettare gli ordini del controllo del traffico aereo e le istruzioni del gestore dell'aeroporto;
3 di osservare il traffico aeroporto per evitare collisioni;

- Pagina 16 di 41 -

Page 17

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

- 4 per adattarsi al flusso del traffico o riconoscibile soggiorno fuori di esso;
- 5 Cambi di direzione nel modello di traffico, in fase di atterraggio e dopo l'inizio di curve a sinistra eseguire, non è stata presa una disposizione diversa;
- 6 a terra contro il vento e iniziare a meno che ragioni di sicurezza, il corrispettivo per l' Operazioni di volo, l'allineamento di inizio e di piste o per altri motivi locali per escluderlo;
- 7 a prestare attenzione alle comunicazioni via radio, attraverso segnali luminosi e del suolo, nonché sui cartelli;
- 8 a riferire alla Torre ATC, negli aeroporti, senza controllo del traffico aereo punto alla linea di volo e fornire le seguenti informazioni:
prima della partenza:
a) il tipo di aeromobile,
b) il marchio di identificazione (§ 19 del Regolamento di licenza del traffico aereo),
c) il numero dei membri dell'equipaggio,
d) il numero di passeggeri,
e) la natura dell'operazione,
f) in un volo di cross-country per l'aeroporto di destinazione;
dopo l'atterraggio:
a) Il marchio di identificazione,
b) in un volo di cross-country per l'aerodromo di partenza,
c) il tipo di aeromobile;
- per gli aerei che vengono utilizzati negli aeroporti di controllo del traffico aereo, è considerato il Come messaggio consegnato quando il piano di volo è stato adottato dalla centralina di controllo del traffico aereo è, in volo, aerei traino-off e le operazioni che scivolano con in continua evoluzione
Pilotti impennata può con il controllo del traffico aereo locale o la linea di volo all'aerodromo regimi speciali sono fatti;
- 9 per attraversare durante il rotolamento di inizio e piste più perpendicolare possibile e solo quando non vi è un altro aereo per l'atterraggio o in partenza è;
- 10 lasciare la pista dopo l'atterraggio il più presto possibile;
- 11 istituito proprio accanto al marchio di atterraggio, non è stata presa una disposizione diversa;
- 12 dopo l'inizio più velocemente possibile per vincere in conformità con il livello di sicurezza aeronautico;
- 13 per procedere dopo il go-around a norma del paragrafo 12;
- 14 al fine di evitare una zona di traffico dell'aerodromo quando non è inteso all'interno della zona a traffico dell'aeroporto terra.
- (2) zona a traffico dell'aeroporto è in un aeroporto o di diversi aeroporti insieme per proteggere il traffico dell'aerodromo definito lo spazio aereo di dimensioni definite. L'Ufficio federale di vigilanza per l' Controllo del traffico aereo imposta le zone di traffico degli aeroporti e farli conoscere nelle Annunci per Aimen.
- (3) deroghe al paragrafo 1, la Torre ATC negli aeroporti senza punto di controllo del traffico aereo, l' Quel volo permesso in casi particolari dove non ci sono motivi validi per fare questo necessario e quindi una Minaccia per la sicurezza e l'ordine pubblico, in particolare la sicurezza del traffico aereo, non è previsto.
- (4) Alla aeroporti sono sui loro aerei ribaltamento altri veicoli e Pedoni privilegiati.
- (5) i motori di aeromobili possono essere messi in funzione solo quando nel sedile del conducente esperto Il funzionamento si trova e la gente non può essere compromessa. Il motore è consentita l'esecuzione in stand solo se Inoltre, il telaio è adeguatamente protetto. La frenatura dei motori e il rotolamento delle sale deve essere tale che gli edifici, altri aeromobili o altri veicoli non sono a maggior flusso d'aria e le persone non possono essere violate. Con il motore acceso, nessuno può anteriore dell'aeromobile o in un titolo sufficiente per la distanza da questa fermata.

- Pagina 17 di 41 -

Page 18

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

§ 22a operazioni di volo con aeromobili per il trasporto aereo commerciale di persone

o cose

(1) Il leader di un aeromobile con una massa massima al decollo superiore a 14.000 kg must per i voli trasporto aereo commerciale di persone o cose su un aeroporto nel territorio di
Basta togliere o atterrare nella Repubblica federale di Germania, quando

1 fissato per le procedure strumentali di partenza di inizio e di atterraggio strumentale procedura di avvicinamento sono,

2 un controllo del traffico aereo è presente.

(2) L'autorità aeronautica locale competente del paese può per voli individuali per deroghe al paragrafo 1 consentire, qualora non si preveda un rischio per la sicurezza del traffico aereo. Le eccezioni possono essere limitato o limitato a determinate condizioni.

§ 23 operazioni di volo in un aeroporto con unità di controllo del traffico aereo

(1) Chiunque esegue un aeromobile su un aeroporto con unità di controllo del traffico aereo o nell'ambiente, è impegnati oltre i requisiti di cui al § 22, inoltre,

1 sulla pertinente radio frequenza dell'unità di controllo del traffico aereo presso l'aeroporto di ascolto
, A condizione che non venga curato da un'altra unità di controllo del traffico aereo; 's non è una connessione wireless possibile, il comandante di istruzioni da segnali luminosi e del suolo e le indicazioni per prestare attenzione;

2 cattura via radio o carattere richiede un'autorizzazione preventiva per tutti i movimenti attraverso il quale i ruoli Decollo e l'atterraggio sono introdotti o che sono legati;

3 per i movimenti sulle aree di movimento e di parcheggio dell'aeroporto, i segnali e segni di Per seguire gestore dell'aeroporto.

(2) si verifica per l'approvazione delle deviazioni ai sensi del § 22 su un campo di aviazione con unità di controllo del traffico aereo Sezione 3, l'unità di controllo del traffico aereo del luogo dell'organo di controllo dell'aria, con l'eccezione di approvazione Deviazioni da § 22 Sezione 1 n ° 8

(3) impone sulla pista di un aeroporto con unità di controllo del traffico aereo e il traffico dei pedoni e veicoli utilizzati con il permesso dell'unità di controllo del traffico aereo. Con essa per proteggere il traffico d'aviazione scritta, orale, emesso dalla radio, segnali luminosi o segni ordini per essere obbedito.

(4) i voli effettuati in regole di volo a vista nelle zone controllate richiedono un'autorizzazione ATC da parte del competente Unità di controllo del traffico aereo.

§ 24 Esame della preparazione del volo e le carte d'identità prescritti

Su richiesta delle autorità o persone responsabili per l'esecuzione del controllo dell'aria

1 i piloti per dimostrare che egli ha correttamente preparato il volo;

2 il personale dell'aviazione le carte d'identità prescritti, in particolare le bollette e certificati per l' Equipaggio e l'aereo di consegnare per l'ispezione.

§ 25 piano di volo deposito

(1) Il comandante ha l'unità di controllo del traffico aereo opportuno trasmettere un piano di volo per

1 Voli che si svolgono secondo le regole del volo strumentale;

2 Voli VFR di notte, per quanto conducono al di là della vicinanza del campo d'aviazione;

3 Voli arte nello spazio aereo e aeroporti di controllo, unità di controllo del traffico aereo;

4 Voli nube di alianti;

5 Operazioni in aree con restrizioni di volo come esplicitamente nella definizione delle aree è disposto;

- Pagina 18 di 41 -

6 Voli in base alle norme del volo a vista dalla Repubblica federale o la Germania Ovest.

L'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea può consentire eccezioni, per quanto riguarda la sicurezza pubblica o Ordine, in particolare la sicurezza del traffico aereo, non saranno interessati.

(2) Il pilota in comando funziona anche per altri voli per l'unità di controllo del traffico aereo del caso, un piano di volo avanti per facilitare l'attuazione del velivolo di ricerca e soccorso.

(3) informazioni dettagliate sulle specie, la forma, la consegna, l'accettazione, la revoca, la modifica e deviazioni ammesse di orari sono fissati dall'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea e nelle notizie per Aeronaut reso noto.

§ 26 liquidazione ATC

(1) Al di là del § 4, comma 3, comma 2, § 16 bis, paragrafo 1, § 23, comma 4 e § 28, comma 4, frase 1 casi prescritti ha i piloti ottenere un'autorizzazione ATC

1 per i voli per i quali ai sensi del § 25 comma 1 n ° 1 a 5, un piano di volo deve essere trasmesso,

2 in alcuni casi dell'appendice 5. Voli a § 25 Sezione 1 No. 6 non richiedono Autorizzazione ATC.

L'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea, la prestazione di autorizzazione del controllo del traffico aereo in alcuni
Rendere casi particolari condizioni, e rende tali condizioni nelle notizie per
Aeronauta conosciuto.

(2) Con l'autorizzazione ATC per l'operatore aereo riceve il permesso per il suo volo sotto
eseguire determinate condizioni. L'unità di controllo del traffico aereo competente può, su
Movimento dello sterzo sotto il loro controllo, lo stato del volo voli, in particolare la traiettoria di volo e la
Altitudine, set da corrispondenti azioni in dettaglio.

(3) Nei casi in cui il comandante dell'aeromobile per motivi impellenti, un gioco preferito ATC ha
egli registra i motivi della sua domanda.

(4) Da ultimo concesso e confermato la clearance ATC non può essere il comandante dell'aeromobile
differiscono prima di lui non è un nuovo gioco ATC è stata concessa. Questo non si applica in situazioni di emergenza,
richiedendo decisione proprio immediato. In questi casi, il comandante informa immediatamente l'
informare l'unità di controllo del traffico aereo responsabile e ottenere una nuova autorizzazione del controllo del traffico aereo.

§ 26a traffico radio

(1) La comunicazione radio viene eseguita come comunicazioni radio nel servizio aeronautico. Qui, a norma del paragrafo 3,
si applicano le procedure stabilite. Per partecipare alle comunicazioni radio nell'ambito di applicazione del presente regolamento
richiede un'adeguata conoscenza della lingua utilizzata nelle comunicazioni radio nel servizio aeronautico.

(2) Il comandante deve, nei casi di cui all'appendice 5 una vigilanza costante ascolto sul
mantenere in conformità del paragrafo 3 sono a radiofrequenza dell'unità di controllo del traffico aereo adeguato e la
Se necessario, stabilire una comunicazione radio con lei. L'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea può generalmente
Lasciare che il fornitore di servizi di navigazione aerea nelle singole eccezioni del caso.

(3) Le frequenze radio delle unità di controllo del traffico aereo e le frequenze radio delle stazioni a terra per
Comunicazioni vocali nel servizio aeronautico, nonché le procedure di radiotelefonìa e le procedure di fallimento
La connessione wireless può essere stabilita dall'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea e nelle notizie per
Aeronaut reso noto.

§ rapporti di posizione 26b

(1) Il comandante deve, nei casi di cui al § 26 bis, paragrafo 2, quando si vola in accordo con il § 27a comma 2 fissa
Segnalazione subito punti per una notifica posizione per l'ente ATC competente. Il
appropriata unità di controllo del traffico aereo può richiedere messaggi di localizzazione ad altri punti in singoli casi o
rinunciare alla trasmissione di messaggi di posizione.

(2) I dettagli sul contenuto e la forma dei messaggi di localizzazione sono presso l'Ufficio federale di vigilanza per l'
Fondata controllo del traffico aereo e pubblicato negli Avvisi ai Airmen.

- Pagina 19 di 41 -

§ 26c

(Abrogato)

§ 26d messaggio di avvio

(1) Il comandante di voli per i quali è stato presentato un piano di volo, l'autorità competente
Unità di controllo del traffico aereo il tempo effettivo di inizio senza indugio. Questo non vale per i voli da
Aeroporti, unità di controllo del traffico aereo. L'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea può impostare eccezioni
Consenti 1.

(2) i dettagli dei contenuti, forma, tempo di deroghe consentite e le modalità di trasferimento dei messaggi di avvio
sono stabiliti dall'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea e negli avvisi, a Airmen
Pubblicato.

§ 27 messaggio di atterraggio

(1) Il pilota in comando su voli per i quali è stato presentato un piano di volo, l'autorità competente
ATC immediatamente a un messaggio di atterraggio. Questo non si applica ai voli
Aeroporti, unità di controllo del traffico aereo. L'Autorità di vigilanza federale per l'esenzione navigazione aerea.

(2) i dettagli del contenuto, la forma e le modalità di cessione della terra da cui messaggi sono
Fondata Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea e pubblicato negli Avvisi ai Airmen.

§ procedure di volo 27a

(1) Se l'ente ATC competente senza autorizzazione ATC ai sensi del § 26 Sezione 2 Frase
2 concesso, il comandante dell'aeromobile ha per i voli in zone di controllo, con arrivi e partenze da e per
Aeroporti, unità di controllo del traffico aereo e, quando si opera secondo le regole del volo strumentale prescritti
Per seguire le procedure di volo.

(2) L'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea è autorizzata, le procedure di volo di cui al paragrafo 1, comprese le
i percorsi di volo per determinare quote e punti di innesco da ordinanza. Come una difesa contro
Minacce per la sicurezza del traffico aereo e per la sicurezza pubblica o di ordine, il
Fornitore di servizi di navigazione aerea in consultazione con l'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea nel singolo caso

Procedure di volo previste per ordine generale. In situazioni contingenti, il servizio di navigazione aerea attraverso senza consultazione con l'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea in singoli casi, le procedure di volo Definire ordine generale. Accordo sarà effettuato in tal caso senza indugio; è l'accordo non viene effettuato entro 48 ore, è quello di determinare la procedura di volo del Pick up organizzazione del controllo del traffico aereo. La durata della definizione di una procedura volo secondo frase 2 o 3, può non superiore a tre mesi.

Terza Sezione

Le regole del volo a vista

§ 28 voli in base alle norme del volo a vista negli spazi aerei di classe B a G

(1) i voli effettuati in regole di volo a vista negli spazi aerei di classe B a G vengono effettuate in modo che il nell'appendice 5 contenute rispettivi minimi di visibilità in volo e la distanza da nuvole non scendono al di sotto. Visibilità in volo è la vista in direzione di volo dal ponte di volo di un aeromobile in volo.

(2) Tuttavia, zone di controllo i voli effettuati in regole del volo a vista essere eseguiti solo quando il di cui all'appendice 5 Zone di controllo elencati anche le condizioni meteorologiche minime di visibilità terra e veletta sono dati. Visibilità al suolo è la visibilità in un aeroporto, come da una persona debitamente autorizzata a viene rilevato. Copertura massimale è il limite inferiore dello strato più basso di nubi dal suolo o L'acqua che copre più della metà del cielo ed è al di sotto di 6000 m (20 000 piedi).

(3) Per le zone di controllo Classe D e per alcune parti di altri spazi d'aria può Autorità di vigilanza federale per la navigazione aerea in accordo con la Federal Aviation Authority diversi da quelli di cui all'appendice 5 i valori minimi di visibilità in volo, distanza da nubi, visibilità al suolo o veletta

- Pagina 20 di 41 -

determinare se una violazione dell'ordine pubblico e della sicurezza, in particolare la sicurezza del Il traffico aereo non è previsto.

(4) Se le informazioni richieste dai paragrafi da 1 a 3 valori minimi all'interno di una zona di controllo non sono soddisfatte, aeromobili, devono secondo le regole del volo a vista solo su un in Inizia aerodromo zona di controllo, terra o volare nella zona di controllo, se l'autorità competente Questa unità di controllo del traffico aereo un'autorizzazione ATC per un volo speciale secondo le regole del volo a vista ha emesso. Le condizioni per la concessione di autorizzazione ATC di essere del Fondata Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea e pubblicato negli Avvisi ai Airmen.

§ 29

(Abrogato)

§ 30

(Abrogato)

§ 31 regolazione dell'altimetro e altitudini di crociera per i voli effettuati in regole del volo a vista

(1) In caso di voli effettuati secondo le regole del volo a vista, e sotto specificata ai sensi del paragrafo 3 dell'altezza Aircraft pilota altimetro per il valore QNH del più vicino all'aerodromo percorso con Regolare con il controllo del traffico aereo quando il volo va oltre l'ambiente del campo d'aviazione partenza. QNH Valore è ridotto al livello medio del mare valore di pressione d'aria di un luogo, sotto l'ipotesi che nel luogo e sotto il paese prevalgono le condizioni di temperatura dell'atmosfera normale.

(2) Per i voli effettuati secondo le regole del volo a vista sopra il set a norma del paragrafo 3, all'altezza del comandante dell'aeromobile impostare l'altimetro a 1 013,2 ettopascal (impostazione dell'altimetro standard). Qui, la Livello di volo si osserva, secondo le regole a livello di crociera semi-circolare (Allegato 3) la rispettiva mißweisenden Corso equivalente sul terreno. Questo non si applica se l'aereo sta salendo o scendendo, l' prescritte ai sensi del § 28, comma 1 e 3 valori di visibilità in volo e la distanza dalle nubi nel corrispondente Livello di volo non può essere soddisfatta. Superfici ponti sono allo scopo di separazione verticale disponibile Superfici in atmosfera fissati dai valori di visualizzazione specificato di 1 013,2 ettopascal Altimetro sono determinati. Semicerchio quota è l'insieme quota di crociera, il rispettivo dopo Metà del Kompaßgradeinteilung in cui il cuscinetto magnetico è sopra la ragione, è determinata.

(3) Le altezze di cui al paragrafo 1, comma 1 e comma 2, frase 1, l'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea stabilito e pubblicato negli Avvisi ai Airmen.

(4) Negli spazi aerei di classe B e C, quando si opera secondo le regole del volo a vista, approvato dalla competente Rispettare le quote ATC assegnato.

(5) le autorizzazioni di controllo del traffico aereo per i voli operativi in base alle regole del volo a vista sopra del livello di volo 290 non sono generalmente concessi. Il fornitore di servizi di navigazione aerea può consentire deroghe al punto che la sicurezza e l'ordine pubblico, in particolare la sicurezza del traffico aereo, non influenzati essere.

§ 32 voli in base alle norme del volo a vista sopra la copertura nuvolosa

Per i voli sotto le regole del volo a vista copertura nuvolosa può essere volato solo se

l'altitudine di almeno 300 metri (1.000 piedi) sopra il suolo o l'acqua e la visibilità in volo e l' Distanza osservata delle nuvole (§ 28, comma 1) in base ai valori per lo spazio aereo della classe E (Allegato 5)

- essere;
- 2 il comandante dell'aeromobile è in grado di rispettare la traiettoria di volo prevista;
- 3 l'approccio per l'aeroporto e l'atterraggio destinazione a condizioni di volo dove volati secondo le regole del volo a vista si deve essere garantita;
- 4 il comandante ha l'autorità di esercitare le comunicazioni radio volo.

§ 33 voli in base alle norme del volo a vista di notte

- Pagina 21 di 41 -

Page 22

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

Per i voli sotto le regole del volo a vista di notte, § § 28-32 Mentre la notte è il periodo tra un mezz'ora dopo il tramonto e mezz'ora prima dell'alba. Voli in base alle norme del volo a vista di notte, con attrezzature sportive aria, tranne monoposto paracadute salto non sono ammessi.

§ 34 di ricerca e soccorso voli

Per i voli di ricerca e soccorso o per aiutare in caso di pericolo per la vita e la salute di una persona può derogare ai § § 28 a 33.

Sezione Quattro

Regole di volo strumentale

§ 35

(Abrogato)

§ 36 altitudine minima di sicurezza per i voli IFR

La minima quota di sicurezza è - tranne durante il decollo e l'atterraggio - aereo dopo IFR volo, contrariamente a § 6 comma 1, almeno 300 metri (1.000 piedi) sopra il massimo Ostacolo, da cui essi sono meno di 8 km.

§ 37 impostazione altimetro e altitudini di crociera con partenza per Regole di volo strumentale

(1) Per un volo in IFR e sotto la cui al paragrafo 4, la quantità di Aerei pilota altimetrica sulle informazioni fornite dall'unità di controllo del traffico aereo adeguato QNH Impostare il valore.

(2) Per un volo secondo le regole del volo strumentale di cui sopra di cui al paragrafo 4, l'importo di I piloti di utilizzare l'impostazione dell'altimetro norma.

(3) i voli effettuati in regole del volo strumentale devono essere effettuate in livello di volo o altitudine, in conformità con la Norme in materia di quote di volo semicircolari (Allegato 3) corrisponde al rispettivo corso magnetico sopra terra, a meno che l'aereo sta salendo o scendendo. L'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea può generalmente, la ANSP può consentire eccezioni in singoli casi, per quanto riguarda il pubblico Sicurezza e ordine, in particolare la sicurezza del traffico aereo, non saranno interessati.

(4) Le altezze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono determinati dall'Autorità federale di vigilanza per la navigazione aerea e Pubblicato in Avvisi ai Airmen.

§ 38

(Abrogato)

§ 39

(Abrogato)

§ 40 transizione dal IFR regole di volo per VFR regole del volo

(1) Il comandante comunica l'unità di controllo del traffico aereo del caso, quando intendono passare dal volo sotto strumento regole di volo a volo secondo le regole del volo a vista.

(2) Il comandante non può esigere un volo in IFR su una VFR regole di volo procedere solo se si prevede che il volo in condizioni di volo dove le regole del volo a vista può essere volato, può essere risolto o proseguire per un periodo più lungo.

§ 41

- Pagina 22 di 41 -

Page 23

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

(Abrogato)

§ 42 demolizione di approcci di atterraggio

Il comandante deve abortire l'atterraggio e la norma specificato al § 27a perdere procedura di avvicinamento avviare, quando parla dei criteri stabiliti per i valori dello strumento utilizzato procedura di avvicinamento per la demolizione Approcci di atterraggio è stato raggiunto, ma lui non può finire dopo vista l'atterraggio.

Sezione Five

Disposizioni Belle e finali

§ 43 reati

Ai sensi del § 58, Sezione 1 No. 10 della legge Aviation è una persona che intenzionalmente o per negligenza

- 1 come partecipanti del trasporto aereo contrariamente a § 1 comma 1 comporta che un altro pericolo, danneggiato o è più che inevitabile gravato o disturbato dalle circostanze;
- 2 contrariamente al § 1 comma 2 cause di rumore nel funzionamento di un aeromobile, che è più forte di quanto non richiede la corretta gestione o il funzionamento inevitabile;
- 3 contrariamente al § 1 comma 3 porta ad un aeromobile o agisce come un altro membro dell'equipaggio, anche se che a causa del consumo di bevande alcoliche o altre sostanze tossiche, o come risultato disabiltà mentale o fisica nello svolgimento dei suoi compiti è ostacolata se il Atto non è punibile ai § § 315 bis e 316 del codice penale con la punizione;
- 4 contrariamente a § 2, paragrafo 1, un aeromobile esegue durante il volo o al suolo, senza di essere pilota in comando;
- 5 una disposizione del § 3 sui doveri degli aiutanti pilota;
- 6 contrariamente a § 3 comma 1 o 2 pre-volo o no, non sta svolgendo;
- 7 (Abrogato)
- 8 una disposizione del § 4, paragrafo 2, comma 2, seconda parte della frase o del paragrafo 3, § § 36, 37 § 1, 2 o 3 frase 1, § 40 e § 42 viola i voli effettuati in regole del volo strumentale;
- 9 superi il limite stabilito ai sensi del § 4, paragrafo 4, frase velocità di 1 top;
- 10 come proprietario, pilota o altro membro dell'equipaggio in violazione del § 5, comma 1, 2, 3 o 5 errori nel funzionamento di un aeromobile non, non tempestiva o non correttamente visualizzazione;
- 11 contrariamente a § 6, paragrafo 1 sia inferiore al minimo quota di sicurezza, contrariamente a § 6 comma 2 ponti o edifici simili, cavi aerei o antenne mosche o contrario al § 6 comma 3 frase 1, un Volo di cross-country esegue;
- 11 bis. una disposizione del § 6, paragrafo 4, comma 2 relativa agli impegni in seguito alla Aiutanti altitudine minima di sicurezza;
- 12 contrariamente al § 7 comma 1 del presente articolo capannoni o scarichi, o di altre sostanze;
- 13 contrariamente a § 8 acrobatiche esegue;
- 14 contrariamente al § 9, comma 1, 2 o 5 traino o pubblicità di voli esegue;
- 15 viola l'obbligo di un permesso ai sensi del § 9 comma 3 frase 1 o § 14;
- 16 una disposizione del § 9 bis, comma 1 frase 1 o Sezione 2 contravviene nel tempo e unità;
- 17 contrariamente a § 10, paragrafo 3, un volo vietata effettua secondo le regole del volo a vista;
- 17 bis. contrariamente a § 11a voli esibisce come leader di un aereo a velocità supersonica o dirige o permette al titolare;
- 17b. come operatori o piloti di un aereo un esecutivo imposto ai sensi del § 11 ter, comma 2, frase 1 aiutanti;
- 17c. contrariamente a § 11 quater comma 1 frase 1, comma 2, frase 1 o la sezione 3 decollo o l'atterraggio, o contrarie al paragrafo 1, comma 2, o del paragrafo 7, c'è un certificato prescritto non porta;

- Pagina 23 di 41 -

- 18 una disposizione del § 12 o § 19 Sezione 1 di atti contrari per evitare collisioni;
- 19 una norma alternativa del § 13 non segue;
- 19a. spento o terre senza autorizzazione ai sensi del § 15, paragrafo 1, comma 1;
- 19b. contrariamente a § 15a utilizza lo spazio aereo;
- 20 senza autorizzazione ai sensi del § 16, sezione 1 dello spazio aereo, la fornitura del § 16 comma 2 atti contrari o contrario al requisito di una licenza, rilasciata ai sensi del § 16, comma 1;
- 21 contrariamente a § 16a comma 1, un'autorizzazione ATC non recuperare;
- 22 una disposizione del § 17 o § 19 comma 2 viola le luci sulla leadership;
- 23 una disposizione del § 18 sulla formazione voli effettuati in condizioni di volo strumentale adottato aiutanti;

- 24 contrariamente a § 20 frase 1, un'osservazione in merito a un pericolo per il trasporto aereo non deve essere immediatamente o non adeguatamente segnalato;
- 25 una disposizione del § 21 tramite segnali e segni aiutanti;
- 26 una disposizione del § 22, comma 1 o § 23 paragrafo 1 o 4 operazioni di volo in un aeroporto o dei suoi dintorni o del § 23 comma 3 sopra il traffico sulla pista di un Aiutanti Airfield;
- 26a. contrariamente a § 22a comma 1 decollare o atterrare in un aeroporto;
- 27 una disposizione del § 25 comma 1 frase 1 della presentazione di un piano di volo o § 26, Sezione 1 Frase 1 o 4 frase 1 o 3 atti contrari alla liquidazione ATC;
- 28 una disposizione del § 26a paragrafo 1 o 2, frase 1 contravviene al di sopra del traffico radio;
- 29 contrariamente a § 26b capoverso 1, comma 1, § 26d comma 1 o § 27, comma 1, c'è un messaggio prescritto no, non subito o non correttamente rimborsati;
- 30 contrariamente a § 27a, comma 1 non segue le procedure di volo prescritti o
- 31 una disposizione del § 28 punto 1, comma 1, comma 2, frase 1 o del paragrafo 4, frase 1, § 31, comma 1, 2 o 4, § 32 e § 33 viola i voli effettuati in regole del volo a vista.

§ 44 Entrata in vigore

- (1) (Entrata in vigore)
- (2) (Abrogazioni compiuti)

§ 45

(Abrogato)

Appendice 1 (di § § 17 e 19, comma 7 LuftVO) Norme in materia di luci per l'aeromobile leader

(Testo: vedi LuftVOAnl 1)

Appendice 2 (al § 21 LuftVO) Segnali e cartelli

(Testo: vedi LuftVOAnl 2)

Appendice 3 (di § § 31 e 37) Altitudini di volo semicircolari

Se ai sensi del § 31 comma 2 e § 37 comma 3 del regolamento del traffico aereo, l'uso di altitudini di volo semicircolari è necessario, il comandante di una delle altitudini di volo sopra il livello del mare o livello di volo osservato, che corrispondono al rispettivo corso magnetica sul terreno secondo la tabella seguente:

DTK un corso

- Pagina 24 di 41 -

Regole di volo strumentale			Voli in base alle norme del volo a vista		
Livello di volo	Quota di volo	Piede	Livello di volo	Quota di volo	Piede
10	300	1000	-	-	-
30	900	3000	35	1050	3500
50	1500	5000	55	1700	5500
70	2150	7000	75	2300	7500
90	2750	9000	95	2900	9.500
110	3350	11.000	115	3500	11.500
130	3950	13.000	135	4.100	13.500
150	4550	15.000	155	4.700	15.500
170	5.200	17.000	175	5350	17.500
190	5.800	19.000	195	5950	19.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500
230	7000	23.000	235	7.150	23.500
250	7.600	25.000	255	7,750	25.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500
290	8.850	29.000	-	-	-
310	9450	31.000	-	-	-
330	10.050	33.000	-	-	-

350	10.650	35.000	-	-	-
370	11.300	37.000	-	-	-
390	11.900	39.000	-	-	-
410	12.500	41.000	-	-	-
450	13.700	45.000	-	-	-
490	14.950	49.000	-	-	-
eccetera	eccetera	eccetera	-	-	-

DTK un corso
di 180 gradi a 359 gradi

Regole di volo strumentale			Voli in base alle norme del volo a vista		
Livello di volo	Quota di volo	Piede	Livello di volo	Quota di volo	Piede
20	600	2000	-	-	-
40	1200	4000	45	1350	4500
60	1850	6000	65	2000	6500
80	2450	8000	85	2600	8500
100	3050	10.000	105	3.200	10.500
120	3.650	12.000	125	3800	12.500
140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
160	4900	16.000	165	5050	16.500
180	5500	18.000	185	5.650	18.500
200	6.100	20.000	205	6.250	20.500

- Pagina 25 di 41 -

Page 26

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

220	6.700	22.000	225	6850	22.500
240	7.300	24.000	245	7450	24.500
260	7900	26.000	265	8.100	26.500
280	8550	28.000	285	8.700	28.500
300	9150	30.000	-	-	-
320	9750	32.000	-	-	-
340	10.350	34.000	-	-	-
360	10.950	36.000	-	-	-
380	11.600	38.000	-	-	-
400	12.200	40.000	-	-	-
430	13.100	43.000	-	-	-
470	14.350	47.000	-	-	-
510	15.500	51.000	-	-	-
eccetera	eccetera	eccetera	-	-	-

Appendice 4 (al § 10 comma 2 LuftVO)

Classificazione dei servizi dello spazio aereo e del traffico aereo

Classi	percorso approvato di voli (1 *)	Ambito di applicazione dei servizi	Graduazione dal Controllo del traffico aereo (2 + +)
La	solo in IFR	Controllo del traffico aereo	tutto Aeromobile
B	IFR e VFR	Controllo del traffico aereo	tutto Aeromobile
C	in IFR	Controllo del traffico aereo	IFR da IFR
	VFR	1 FRP per la laurea da IFR	e IFR di VFR
Classe zona di controllo C	Controllata Spazio aereo	2 VFR / VFR a Informazioni sul traffico (consigli alternativi su Richiesta)	VFR da IFR
	Unkontr. Spazio aereo	stesse condizioni / regole nello spazio aereo di classe "C"	

D	in IFR	FRP comprese le informazioni sul traffico IFR da IFR (consigli alternativi su Richiesta)	
	VFR	Informazioni sul traffico VFR a IFR e VFR VFR (consigli alternativi su Richiesta)	non applicabile
Classe zona di controllo D		stesse condizioni / regole nello spazio aereo di classe "D"	
E	in IFR	FRP comprese le informazioni sul traffico IFR da IFR sui voli VFR, per quanto possibile	

- Pagina 26 di 41 -

Page 27

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

F	VFR	Le informazioni sul traffico, per quanto possibile	non applicabile
	in IFR	Servizio di consulenza del traffico aereo IFR da IFR per quanto possibile	fino
	VFR	Servizio informazioni di volo	conosciuto non applicabile
Sol	VFR	Servizio informazioni di volo	non applicabile

1 *) Voli IFR IFR, VFR = i voli effettuati in regole del volo a vista.

2 + +) FRP = ATC.

**Appendice 5 (di § 4 comma 2-4, § 26, comma 1, § 26a comma 2 e § 28, comma 1 e 2 LuftVO)
Condizioni di voli per strumento e le regole del volo a vista**

Classi	Tipo di Voli *)	Velocità massima (+ +) + + +)	Comunicazioni vocali	Autorizzazione ATC	Condizioni minime mete VFR + +)
La	IFR	non prescritti	permanente Ascolto orologio	richiesto	non applicabile
B	IFR e VFR	non prescritti	permanente Ascolto orologio	richiesto	ae sopra FL 100: visibilit km, al di sotto FL 100: v ed i rispettivi intervalli di direzione orizzontale, 1.5 direzione perpendicolare
C	IFR e VFR	per VFR 250 nodi IAS sotto FL 100	permanente Ascolto orologio	richiesto	ae sopra FL 100: visibilit km, al di sotto FL 100: v e la relativa distanza dall orizzontalmente 1,5 km i direzione perpendicolare
Zona di regolazione: Stesse condizioni / regole in classe C spazio aereo Classe C					inoltre: terra visibilità 5 k Soffitto sarà di 450 m (1. dal suolo o l'acqua
D	IFR e VFR	250 nodi IAS sotto FL 100	permanente Ascolto orologio	richiesto	ae sopra FL 100: visibilit km, al di sotto FL 100: v e la relativa distanza dall orizzontalmente 1,5 km i verticale di 300 m (1,000
Zona di regolazione: Stesse condizioni / regole nello spazio aereo di classe D con l'eccezione che in zone di controllo Classe D le distanze dalle nuvole non sono necessari (senza nuvole)					inoltre: terra visibilità 5 k Soffitto sarà di 450 m (1. dal suolo o l'acqua
E	IFR VFR	250 nodi IAS sotto FL 100 250 nodi IAS sotto FL 100	permanente Ascolto orologio non applicabile	richiesto non richiesto eccezione di voli verso Volo di Visual regole di notte, nella misura in cui hanno la Piombo out area del campo d'aviazione	Visibilità in volo 8 km, d orizzontalmente 1,5 km i verticale di 300 m (1,000
F	IFR VFR	250 nodi IAS sotto FL 100 250 nodi IAS sotto FL 100	permanente Ascolto vigilanza per quanto possibile non applicabile	richiesto non richiesto eccezione di voli verso Volo di Visual regole di notte, nella misura in cui hanno la Piombo out area del campo d'aviazione	ae sopra FL 100: visibilit km, al di sotto FL 100: v e la relativa distanza dall orizzontalmente 1,5 km i verticale di 300 m (1,000

Sol	VFR	250 nodi IAS sotto FL 100	non applicabile	non richiesto eccezione di voli verso Volo di Visual regole di notte, nella misura in cui hanno la Piombo out area del campo d'aviazione	superficie continua in vis Non indicare le seguenti c Voli da ala rotante, dirigi Mongolfiera: Attrazione Visibilità in volo di 800 m essere toccato e tempesti Riconoscimento di ostac
-----	-----	------------------------------	-----------------	--	---

*) Voli IFR sotto regole del volo strumentale,
Voli VFR in Visual regole di volo =.

+ +) FL = livello di volo.

+ + +) IAS = velocità indicata.

Appendice 6

(Abrogato)

Appendice 6 (di § 5b LuftVO)

Elenco degli eventi da segnalare nel funzionamento, la manutenzione e Aeromobili di produzione

Riferimento del testo originale: BGBI. I 2005, 1676-1682

- Nota 1: Anche se la maggior parte degli eventi da segnalare sono elencati nel presente allegato, ma cresciuto con lui, senza pretesa di completezza. Altri eventi che si sono verificati dopo Veduta di persone colpite soddisfano i criteri, dovrebbe essere segnalato.
- Nota 2: Questa appendice contiene esempi di requisiti per il funzionamento, la manutenzione di reporting, Riparazione e produzione di velivoli.
- Nota 3: Segnalato sono quegli eventi in cui è stata messa in pericolo la sicurezza di funzionamento o potrebbe essere a rischio, o quegli eventi che sono incerti a un Posizione di funzionamento potrebbe comportare. Se, dopo che il rilevatore ritiene un evento non affidabilità operativa ha messo in pericolo, ma se ripetuto in altri, ma le circostanze che possono causerebbero un rischio per un messaggio avvenire. Ciò che in una classe di prodotto, parte o pertinenza come informativa valida, può essere in altre categorie, e l'assenza o Presenza di un singolo - umano o meccanico - fattore, un evento renderlo un incidente o inconveniente grave.
- Nota 4: Approvazioni specifiche di funzionamento ad esempio RVSM, ETOPS, RNAV o Programmi di progettazione o di manutenzione, possono chiedere alla competente Approvazione o programma in questione correlati obblighi di comunicazione per Errori operativi o malfunzionamenti.

Abbreviazioni:

- RVSM: Separazione verticale ridotto Minima
ETOPS: Operazione estesa
RNAV: Area di navigazione
Contenuto
A:

Operazioni di volo

B: Tecnico incidenti su aerei

C: Manutenzione e riparazione di aeromobili

Servizi di navigazione aerea, le strutture aeroportuali e dei servizi a terra: D

E: Esempi di eventi, sulla base dei criteri per i sistemi specifici di cui alla sezione B # 2 sono a denuncia

A. F lugbe tr IEB

Prima funzionamento dell'aeromobile

a) evitare manovre:

- aa) il rischio di collisione con un altro aeromobile, col suolo o altro
Oggetto o una situazione di pericolo in cui era una manovra evasiva adeguatamente sarebbe,

- bb) una manovra evasiva con la quale una collisione con un altro aeromobile, col suolo o qualsiasi altro oggetto da evitare,
- cc) una manovra evasiva per evitare altre situazioni pericolose;
- b) al decollo o atterraggio incidenti, anche atterraggio precauzionale o forzato,
 - Eventi come la ripresa, sconfinamento l'inizio e la pista finisce o ai lati,
 - Inizia, inizia crash, atterraggio o tentativo di atterraggio su una chiusa, occupata o sbagliata
 - Avviare e pista,
 - Interferenza sul percorso decollo o l'atterraggio;
- c) Impossibilità di ottenere le prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale;
- d) quantità di combustibile a basso critico o impossibilità di trasferire il carburante o l'intero utilizzabile
 - Per consumare quantità di carburante;
- e) Perdita di controllo del velivolo (anche parziale o temporanea), indipendentemente dal Ragioni;
- f) Eventi verificatisi a velocità prossime o superiori V (basso) 1 come conseguenza o causa di pericolose Situazioni o situazioni potenzialmente pericolose (ad esempio, iniziare, colpo di coda, la perdita di La potenza del motore, ecc);
- g) Vai che provochi una situazione pericolosa o potenzialmente pericolosa;
- h) deviazione dalla velocità
 - Maggiore di V (basso) NE (V (basso) non superare mai la velocità - corrisponde al non superare Velocità nella rispettiva configurazione)
 - Meno di V (basso) MC (V (bassa) velocità minima di controllo - di non essere equivalente al confine Velocità nella rispettiva configurazione)
 - dal corso previsto o dalla quota di volo previsto (oltre 300 piedi) dovuta Ragioni;
- i) Discesa al di sotto dell'altezza di decisione o di altezza minima di discesa senza la necessaria Riferimenti visivi;
- j) Perdita della conoscenza circa la posizione effettiva o la posizione di altri aeromobili;
- k) Interruzione della comunicazione tra l'equipaggio di volo (Crew Resource Management, CRM) o tra l'equipaggio di volo e altre parti (equipaggio di cabina, controllo del traffico aereo, Tecnici di volo);
- l) atterraggio duro - un atterraggio dopo un "controllo di atterraggio pesante" è ritenuta necessaria;
- m) Sbilanciamento eccessivo del carburante;
- n) Regolazione errata di un codice SSR o della scala di un altimetro;
- o) Errore di programmazione o di immissione dei dati nelle apparecchiature utilizzate per la navigazione o per Calcoli prestazioni o uso di dati errati;
- p) la ricezione o interpretazione errata di messaggi radiofonici errata se non vengono apportate correzioni Senza conferme sono a o ripetizioni;
- q) malfunzionamento o danni al sistema di alimentazione, basandosi sulla fornitura di combustibile e / o - distribuzione hanno avuto un impatto;
- r) lascia involontariamente una superficie pavimentata da un aeromobile;
- s) Collisione tra un aeromobile e qualsiasi altro aeromobile, veicolo o Oggetto a terra;
- t) operazioni accidentali e / o errato di un comando;
- u) Impossibilità di ottenere l'assetto previsto per ogni fase di volo (ad esempio Carrello di atterraggio e ingranaggi porte, sportelli, stabilizzanti, stecche, ecc);
- v) situazione pericolosa o potenzialmente pericolosa come risultato della simulazione deliberata Condizioni di errore per i controlli di formazione, di sistema o scopi di formazione;
- w) vibrazioni anormali;

- x) Attivazione di un sistema primario di avviso relativo alle manovre dell'aeromobile in relazione è, ad esempio avviso di assetto, avviso di stallo ("stick shaker"), avviso di velocità ecc, a meno che l'equipaggio ha incontrovertibilmente appurato che si trattava di un falso allarme Questi, e il falso avviso non abbia la difficoltà o rischi per effetto delle reazioni Out equipaggio di volo per l'avviso o di intervento è per addestramento o prova effettuati;
- y) del sistema di avviso di avviso di prossimità del suolo (GPWS Ground Proximity Warning System / Terreno Consapevolezza e Sistema di allarme TAWS), se
 - aa) l'aeromobile a terra si avvicina al previsto o previsto o
 - bb) si verifica, l'avviso è emesso in condizioni meteorologiche strumentali (IMC) o di notte, è chiaro che E 'stato avviato da un alto tasso di discesa (modalità 1), o

- cc) basato l'avvertimento che il carrello di atterraggio o di atterraggio lembi corrispondente alla Punto non fosse estesa sull'approccio (modalità 4), o
- dd) difficoltà o pericolo pone in allerta a causa della reazione dell'equipaggio o si sarebbe potuta verificare, ad esempio riduzione dal traffico. Questo può Avvertenze includono qualsiasi tipo, ossia genuino, fastidio o false;
- z) del sistema di allarme a terra allarme di prossimità (GPWS / TAWS), quando qualsiasi difficoltà o situazioni di pericolo a causa della reazione dell'equipaggio dà l'allarme o si sarebbe potuta:
 - dichiarazioni aa) ACAS (RA), (ACAS: Aircraft Collision Avoidance System, RA: Risoluzione Consigli)
 - bb) da getto o incidenti di esplosione prop con conseguente danno o lesioni gravi.

2 emergenze

- a) Incendio, esplosione, fumi o emanazioni tossiche o nocive, anche se lo spegnimento degli incendi;
- b) Applicazione di una procedura non standard da parte dell'equipaggio di volo ad una situazione di emergenza a dominare quando
 - aa) la procedura esiste ma non viene utilizzato,
 - bb) non esiste alcuna procedura,
 - cc) la procedura esiste ma è incompleta o inadeguata,
 - dd) il metodo non è corretto,
 - ee) non viene utilizzato la procedura corretta;
- c) Inadeguatezza delle procedure per l'impiego in situazioni di emergenza, anche quando viene utilizzato per la manutenzione, Formazione o prove;
- d) Un evento che porta ad una evacuazione di emergenza del velivolo;
- e) la caduta di pressione;
- f) L'uso di qualsiasi apparecchiatura di emergenza o procedure di emergenza previste, una situazione a dominare;
- g) Un evento che porta alla dichiarazione di emergenza ("Mayday" o "Pan");
- h) Avaria di un sistema di emergenza o attrezzature, compresi i portelli di uscita e l'illuminazione, anche quando viene utilizzato per la manutenzione, addestramento o prova;
- i) eventi che richiedevano l'uso di ossigeno di emergenza da un membro dell'equipaggio di condotta making.

3 Incapacità dell'equipaggio di condotta

- a) Incapacità fisica di un membro dell'equipaggio di volo - anche prima della partenza, se si deve presumere che avrebbe potuto causare un'incapacità fisica dopo il decollo venire;
- b) inabilità di un membro dell'equipaggio di cabina che rende impossibile per lui sostanziale Percepire mansioni di emergenza;

4 feriti

- Pagina 32 di 41 -

Gli eventi che hanno portato a lesioni gravi ai passeggeri o dei membri dell'equipaggio o avrebbe potuto condurre.

5 Meteo

- a) Caduta di fulmine che sostanziale danno all'aeromobile o la perdita o il malfunzionamento del Ha funzioni di led;
- b) Caduta di grandine che danno considerevole per l'avaria o malfunzionamento del Ha funzioni di led;
- c) Grave incontro turbolenza che provoca lesioni agli occupanti o dopo la Attuazione di una verifica della turbolenza dell'aeromobile sia ritenuto necessario;
- d) Un incontro gradiente di vento;
- e) incontro a velo o di movimentazione difficoltà, danni all'aeromobile o la perdita hanno portato a disturbi delle funzioni essenziali.

6 La sicurezza esterna

- a) interferenza illecita aerea con allarme bomba e rischio di dirottamento;
- b) Difficoltà nel controllare ebbrezza, violenti o indisciplinati Passeggeri;
- c) Individuazione di un "clandestino".

7 Altri eventi

- a) ricorrenti eventi di un certo tipo, che di per sé non è così sarebbero considerati oggetto di informativa, ma che pongono un rischio potenziale a causa della frequenza;
- b) Collisione con un uccello che danno considerevole per l'avaria o malfunzionamento del Ha funzioni di led;

- c) volando attraverso un vortice;
- d) qualsiasi Evento di altro tipo che come una minaccia o potenziale minaccia per l' Aeromobile e i suoi occupanti è stato visto a bordo o a bordo.

B. Technische hey fa kommiss se su L uf t Fahrz eug

1 struttura

Non tutte le avarie strutturali devono essere segnalati. Si deve essere decisa dopo la valutazione tecnica, se un errore è abbastanza grave da segnalare. I seguenti esempi possono essere

Le indicazioni sono:

- a) danno ad un elemento strutturale principale, che non è classificata come danno-tolerant (Parte Life-limitata). Le ESP di supporto che è essenziale per il tempo di registrazione aiuto di volo, a terra e di pressurizzazione e il cui fallimento di un fallimento totale del velivolo potrebbe portare;
- b) danni o difetti ai danni ammissibili classificati come danni-tolerant giustificativi elementi strutturali superiori;
- c) Danni o anomalie superiori a tolleranze ammesse di un elemento strutturale, il fallimento del Potrebbero compromettere la rigidità strutturale a tal punto che i margini di sicurezza prescritti non sono più soddisfatti per sbalzo, divergenza o il controllo di inversione può essere;
- d) Danni o anomalie ad un elemento strutturale, che potrebbe tradursi in componenti di liberazione, così Gli occupanti del velivolo può essere ferito;
- e) Danni o anomalie ad un elemento strutturale che comprometta il corretto funzionamento dei sistemi potrebbe (vedere di seguito al punto 2, lettera i);
- f) la perdita di parti strutturali dell'aereo durante il volo.

2 sistemi

Essa propone i seguenti criteri generali applicabili a tutti i sistemi:

- Pagina 33 di 41 -

- a) Perdita, malfunzionamento significativo o anomalia di sistemi, sottosistemi o Set di attrezzature quando le procedure operative standard, trapani ecc potrebbe non soddisfacente può essere effettuata;
- b) Incapacità di controllare il sistema da parte dell'equipaggio di volo, ad esempio
 - aa) eventuali azioni indipendenti involontarie,
 - bb) risposta errata e / o incompleta, tra cui limitazione del movimento o Binding,
 - cc) runaway superficie di controllo indipendente,
 - dd) disconnessione o avaria meccanica meccanico;
- c) Avaria o funzionamento difettoso della funzione esclusiva (s) (in un unico sistema può avere più Essere funzioni integrate);
- d) l'interferenza reciproca all'interno di un sistema o tra sistemi multipli;
- e) Avaria o funzionamento difettoso del dispositivo di protezione o sistema di emergenza associato al System;
- f) Perdita di ridondanza del sistema;
- g) Eventi causati da un comportamento imprevisto del sistema;
- h) Per gli aeromobili con più indipendenti sistema, sottosistema o Set di attrezzature: Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di sistema principale, Sottosistema o serie di attrezzature;
- i) Per gli aeromobili con un unico sistema, sottosistema o apparato: Perdita, cattivo funzionamento o difetto significativo di più di un sistema, sottosistemi o Kit;
- j) Attivazione di un sistema primario di avviso o apparecchiature del velivolo, a condizione l'equipaggio ha dimostrato che esse sono in un falso allarme, e disponibile il falso avviso non di difficoltà o pericolo per effetto della reazione dell'equipaggio a tale Avvertimento Led;
- k) Perdita di fluidi idraulici, carburante, olio o altri liquidi che infiammabile sono o possono o contaminazione pericolosa della struttura, dei sistemi Avere pezzi di equipaggiamento del velivolo eseguiti o presentato un pericolo per gli occupanti;
- l) funzionamento difettoso o anomalia di un sistema di segnalazione che può essere fuorviante Annunci per l'equipaggio;
- m) Avarie, funzionamento difettoso o anomalie verificatisi durante una fase critica del volo e compromettere il funzionamento di tale sistema;
- n) discrepanze significative tra il rendimento effettivo di prestazioni approvate che hanno portato ad una situazione pericolosa (tenendo conto della precisione del Metodo di calcolo Power) compreso frenante, nel consumo di carburante, ecc;

q) Asimmetria dei comandi di volo, come flaps, doghe, spoiler ecc.
Sezione E contiene un elenco di esempi di eventi che derivano dall'applicazione di questo genere
I criteri di inclusione a determinati sistemi.

3 Propulsione (motori, eliche e rotori) e Sistemi APU

- a) Spegnimento, arresto o malfunzionamento di un motore;
- b) velocità eccessiva o incapacità di accelerare componente velocità di rotazione di controllo
(Ad esempio: APU, avviatore ad aria, aria condizionata, motore a turbina ad aria, elica o rotore);
- c) Avaria o funzionamento difettoso di una parte di un motore con una o più delle seguenti
Seguire:
 - aa) contenimento di componenti / detriti,
 - bb) incendio interno od esterno incontrollato o gas caldi,
 - cc) spinta in direzione diversa da quella selezionata dal pilota,

- Pagina 34 di 41 -

Page 35

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

- dd) malfunzionamento o accidentale del sistema di spinta invertitore,
 - ee) Incapacità di controllare la potenza, la spinta o rpm
 - ff) l'avarìa del motore di montaggio,
 - gg) perdita parziale o completa degli elementi essenziali del motore,
 - hh) sviluppo di fumi visibili dense o concentrazioni di prodotti tossici tali, paralizzanti per dell'equipaggio o dei passeggeri,
 - ii) Impossibilità di spegnere il motore con la solita procedura,
 - jj) Impossibilità di un motore funzionale di ricominciare;
- d) indesiderato (r) perdita di potenza, modifica o oscillazione che è classificata come una perdita la spinta o il controllo della potenza (LOTC) sono classificate, vale a dire
- aa) in un velivolo monomotore o
 - bb) se il fatto che per il relativo processo è considerato eccessivo o
 - cc) essere se più di un motore coinvolto in un aeromobile plurimotore loro potrebbe, soprattutto in bimotore, o
 - dd) se, in un velivolo plurimotore quando lo stesso, o simile, tipo di motore quando un processo viene utilizzato in cui l'evento sarà considerato pericoloso o critico sarebbe;
- e) danni ad una parte a durata di vita che la sua una disattivazione della parte prima di raggiungere avere vita piena;
- f) Anomalie della stessa origine che potrebbero causare un tale alto spegnimento in volo che l' E 'possibile che durante un volo più di un motore è spento;
- g) guasto di un dispositivo limitatore motore o il controllo in caso di necessità o in funzione inavvertitamente;
- h) Parametri del motore;
- i) FOD con conseguenti danni;
- Pr ope r lle e Get Riebe:
- j) Avaria o funzionamento difettoso di qualsiasi parte di un'elica o propulsore con uno o più dei Segui qui sotto:
- aa) Supervelocità dell'elica,
 - bb) lo sviluppo di un'eccessiva resistenza aerodinamica,
 - cc) spinta in direzione opposta a quella impostata dal pilota,
 - dd) completa separazione dell'elica o maggiore porzione dell'elica,
 - ee) malfunzionamento che porta ad uno squilibrio eccessivo
 - ff) qualsiasi movimento involontario delle pale dell'elica al di sotto del minimo posizione stabilita in volo a basso angolo di attacco,
 - gg) l'incapacità di sfumare l'elica,
 - hh) l'incapacità di cambiare passo dell'elica,
 - ii) regolazione automatica dell'angolo di attacco,
 - jj) la spinta incontrollabile o fluttuazioni di velocità,
 - kk) uscita di componenti a basso consumo energetico;
- Rosso o s e t Ge trasmissione:
- k) Danni o anomalie principale scatola rotore / attacco al rotore principale, che la separazione del rotore potrebbe causare durante il volo e / o malfunzionamenti del controllo del rotore;
- l) Danni al rotore di coda, la trasmissione e sistemi equivalenti;
- Assistenti ft turbines-Sys t eme:

- m) Spegnimento o avaria dell'APU quando secondo i requisiti operativi - quali
B. ETOPS, MEL - deve essere disponibile;
- n) Impossibilità di spegnere l'APU;
- o) velocità eccessiva, sovratemperatura;
- p) Impossibilità di azionare l'APU quando necessario per ragioni operative.

4 Fattori umani

Qualsiasi inconveniente in cui una caratteristica o inadeguatezza degli aeromobili
ha portato a un errore di impiego di una pericolosa o incidente
Potrebbe aver avuto una lite.

5 Altri eventi

- a) Qualsiasi inconveniente in cui una caratteristica o inadeguatezza degli aeromobili
può aver determinato un errore, che attività pericolose o incidenti
avrebbe avuto la conseguenza;
- b) coloro che non sono normalmente considerati eventi da segnalare (ad esempio mobili ed
Attrezzatura cabina, sistemi di acqua), dove le circostanze del caso di pericolo
Aeromobile Led o dei suoi occupanti;
- c) Incendio, esplosione, fumi o emanazioni tossiche o nocive;
- d) tutti gli altri eventi che possono portare a mettere in pericolo l'aeromobile o la sicurezza di
Gli occupanti del velivolo o di persone o beni situati in prossimità dell'aeromobile o
possono compromettere sul terreno;
- e) Avaria o funzionamento difettoso del sistema di avviso ai passeggeri, in modo che gli annunci dei passeggeri non è possibile o
non essere ascoltati;
- f) Perdita di controllo del sedile del pilota durante il volo.

C. Manutenzione e riparazione di aeromobili

- 1 Montaggio errato di parti o componenti dell'aeromobile rilevato durante uno non specificamente progettati per questo
È stabilito scopo previsto per l'ispezione o procedura di prova;
- 2 Hot fuga di aria causando danni strutturali;
- 3 Danni ad una parte a durata di vita che la sua una disattivazione della parte prima di raggiungere
avere vita piena;
- 4 Danno o deterioramento (rottura, cricca, corrosione, delaminazione, scollamento, ecc) derivanti da
qualsiasi causa (vibrazione, perdita di rigidità o avaria strutturale) ai
 - a) struttura primaria o elemento strutturale di base (come definito nella
Manuale di riparazione del costruttore), se tale danno o deterioramento sotto
Exceed ammessa Manuale limiti di riparazione e richiede una riparazione o una
scambio parziale o completa richiede,
 - b) una struttura secondaria che hanno messo in pericolo l'aeromobile in sequenza o metterebbe in pericolo
può,
 - c) motore, elica o rotore di aeromobili ad ala rotante;
- 5 Fallimento, malfunzionamento o anomalia di un sistema o di un'apparecchiatura, danno o
Le svalutazioni dovute al rispetto di una direttiva di aeronavigabilità o altro
istruzione vincolante emanata da un'autorità di regolamentazione istituito, a condizione
 - a) vengono rilevati per la prima volta dall'organizzazione di attuazione,
 - b) ad una successiva esecuzione delle istruzioni impartite limiti ivi consentiti
essere superato e / o riparazione pubblicata non sono disponibili;
- 6 Avaria di un sistema di emergenza o attrezzature, compresi i portelli di uscita e l'illuminazione, anche
quando vengono usati per scopi di manutenzione o di prova;
- 7 Non conformità o significative divergenze di conformità rispetto alle procedure di manutenzione richiesti;
- 8 Prodotti, parti, pertinenze e materiali di origine sconosciuta o sospetta;

- 9 fuorviante, i dati o le procedure di manutenzione errata o insufficiente, per
Potrebbero causare errori di manutenzione;
- 10 eventuali guasti, malfunzionamenti o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove del
Attrezzature e sistemi di aeromobili sono utilizzati, quando la richiesta
Ispezione di routine e procedure di prova, il problema non è stato chiaramente identificato e questo in un
Situazione pericolosa porta.

D, servizi di navigazione aerea, le strutture aeroportuali e dei servizi a terra

1 Servizi di navigazione aerea (ANS)

Vedi Appendice 7 - Elenco di informativa ANS-eventi.

(ANS: Air Navigation Service)

2 Gli aeroporti e le apparecchiature aeroportuali

- a) Notevole fuoriuscita durante il rifornimento;
- b) Caricamento di una quantità di carburante inadeguata che potrebbe avere effetti significativi sulla durata del volo, le prestazioni
Può avere messa a fuoco e la resistenza strutturale dell'aeromobile.

3 I passeggeri, bagagli, merci

- a) la contaminazione significativa della struttura, sistemi e attrezzature di aeromobili da parte della
Trasporto dei bagagli o merci;
- b) carico errato di passeggeri, bagagli o merci, un ostacolo significativo
può provocare rispetto alla massa e / o CG posizione dell'aeromobile;
- c) Stivaggio non conforme dei bagagli (compresi i bagagli a mano) o di merci, l'aeromobile,
le apparecchiature o gli occupanti a rischio o di evacuazione di emergenza possono essere ostacolati;
- d) stivaggio improprio dei container o degli altri elementi di carico;
- e) Trasporto o previsto trasporto di merci pericolose in violazione della pertinente
Regolamenti, compresi l'etichettatura e l'imballaggio delle merci pericolose.

4 Aerei di assistenza a terra

- a) Fallimento, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove del
Attrezzature e sistemi di aeromobili sono utilizzati, quando la richiesta
Ispezione di routine e procedure di prova, il problema non è stato chiaramente identificato e questo in un
Situazione pericolosa porta;
- b) Non conformità o significative divergenze di conformità alle procedure di assistenza richieste;
- c) Caricamento contaminati o di tipo errato di carburante o contaminati o non corretto Altro
Fluidi / gas (tra cui ossigeno e acqua potabile).

E. Esempi di eventi, sulla base dei criteri per i sistemi specifici di cui alla sezione B # 2
sono a denuncia

1 Klima-/Lüftungsanlage

- a) perdita completa del sistema di raffreddamento avionico;
- b) caduta di pressione.

2 Flight Control System Automatico

- a) sistema di controllo di volo automatico non funziona quando viene messa in designato
Modalità di funzionamento;
- b) segnalato dalla difficoltà equipaggio controllo dell'aeromobile
in relazione al funzionamento del sistema di controllo di volo automatico;
- c) guasto di un dispositivo di chiusura per il sistema di controllo di volo automatico;
- d) modalità di funzionamento indipendente di commutazione del sistema di controllo di volo automatico.

3 Comunicazione

- a) mancato o difettoso del sistema di avviso ai passeggeri, in modo che gli annunci dei passeggeri non è possibile o
non essere ascoltati;

- Pagina 37 di 41 -

- b) interruzione totale delle comunicazioni durante il volo.

4 Impianto elettrico

- a) avaria di un sistema di distribuzione dell'impianto elettrico (AC o DC);
- b) la perdita totale o la perdita di più di un sistema di generazione elettrica;
- c) fallimento della (emergenza) sistema di generazione elettrica di backup.

5 Compartimenti della cabina di guida / baracca / carico

- a) fallimento del controllo del sedile del pilota durante il volo;
- b) Avaria di un sistema di emergenza o attrezzatura, compreso il sistema di segnalazione di evacuazione di emergenza, tutti
Portelli di uscita, illuminazione di emergenza, ecc;
- c) perdita della capacità di contenimento del sistema di stivaggio del carico.

6 Sistema antincendio

- a) avvisatori di incendio, salvo gli avvisi subito individuati come falsi;
- b) avaria o difetto di rivelazione incendio / fumo o Brand-/Rauchschutzanlage, per la
O il fallimento potrebbe portare alla compromissione del sistema di protezione antincendio e il fuoco;
- c) mancato avviso in caso di incendio effettivo o
Fumo.

7 Controllo di volo

- a) asimmetria di ipersostentatori, stecche, spoiler, ecc;
- b) mobilità limitata, rigidezza o risposta errata o ritardata nel
Il funzionamento dei sistemi di controllo di volo primari, dei sistemi di bloccaggio e associati;
- c) controllo indipendente runaway di superficie;
- d) percepita dalle vibrazioni dell'equipaggio di volo sui controlli;
- e) disconnessione o il fallimento del controllo di volo meccanico;
- f) grave interferenza con i comandi normali dell'aeromobile o degrado di
Caratteristiche di volo.

8 Sistema di alimentazione

- a) malfunzionamento del sistema che indica la quantità di carburante, il fallimento totale del display o
Nessuna delle quantità di combustibile porta;
- b) perdita di combustibile di combustibile ad una maggiore perdita, rischio di incendio, una contaminazione significativa
ha portato;
- c) funzionamento difettoso del sistema di scarico rapido del carburante che provoca una perdita involontaria
quantità di significativo, rischio di incendio, un pericoloso deterioramento delle
Materiale aeronautico Led o scarico rapido del carburante impossibile;
- d) malfunzionamento o difetto nel sistema di alimentazione, gli effetti significativi sul
Fornitura e / o la distribuzione di carburante dovuto;
- e) impossibilità, per pompare la quantità totale di carburante utilizzabile o consumare.

9 Idraulico

- a) perdita di un impianto idraulico (solo ETOPS);
- b) avaria del sistema di isolamento;
- c) la perdita di uno o più circuiti idraulici;
- d) avaria del sistema idraulico;;
- e) estensione involontaria della azionato dalla turbina eolica.

10 Vereisungsmelde-/schutzsystem

- a) avaria o calo delle prestazioni di antighiaccio;

- Pagina 38 di 41 -

- b) la perdita di più di un sistema di riscaldamento a sonda;
- c) impossibilità di ali in modo simmetrico de-icing;
- d) accumulo anomalo di ghiaccio che compromette le prestazioni o
Caratteristiche di volo;
- e) riduzione significativa visibilità dell'equipaggio.

11 Display, allarme, sistemi di registrazione

- a) funzionamento difettoso o anomalia di un sistema di segnalazione quando esiste la possibilità che l'equipaggio
prendere a causa della notevole errore di visualizzazione su un essenziale azioni sbagliate del sistema;
- b) la perdita della funzione di allarme rosso di un sistema;
- c) abitacoli in vetro: avaria o funzionamento difettoso di più di un display o computer per un
Anzeige-/Warnfunktion.

12 Sospensioni, freni, pneumatici

- a) incendio del sistema frenante;
- b) riduzione significativa dell'azione frenante;
- c) frenata asimmetrica che causa a deviazioni significative dal percorso previsto;
- d) avaria del sistema di atterraggio (anche durante le prove);
- e) estensione involontaria / retrazione del carrello di atterraggio o portelli del carrello;
- f) scoppio del pneumatico aerei.

13 Sistemi di navigazione (compreso il sistema di avvicinamento di precisione) e centrali aerodinamiche

- a) perdita totale o ripetute anomalie delle apparecchiature di navigazione;
- b) totale o ripetute anomalie delle apparecchiature della centrale aerodinamica;
- c) pubblicità altamente ingannevoli;
- d) notevoli errori di navigazione dovuti a dati errati o di un errore di codifica di dati;
- e) deviazioni impreviste nella traiettoria laterale o verticale non da un blocco del
I piloti sono stati causati;
- f) Problemi con il suolo le strutture di navigazione che portano a notevoli errori di navigazione che non lo fanno
sono dovute alle transizioni dalla modalità di navigazione inerziale alla modalità di navigazione radio.

14 Ossigeno in aeromobili pressurizzati

- a) interruzione dell'alimentazione di ossigeno nell'abitacolo;
b) interruzione dell'alimentazione di ossigeno ad un numero significativo di passeggeri (oltre il 10%), compresa la
Casi in cui questa viene determinata durante la manutenzione addestramento o di prova.

15 Sistema di prelievo d'aria

- a) spurgo caldo perdita d'aria con conseguente allarme incendio o danni strutturali;
b) la perdita di tutti i sistemi di sfiato dell'aria;
c) avaria del sistema di rilevamento perdite d'aria.

Allegato 7 (di § 5b LuftVO)

Elenco degli eventi a denuncia associati

Servizi di navigazione aerea

Riferimento del testo originale: BGBI. I 2005 1683

Nota 1: Anche se questo allegato, la maggior parte degli eventi da segnalare sono elencati, così, tuttavia, ha sollevato con lui senza pretese di completezza. Altri eventi

- Pagina 39 di 41 -

Page 40

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

incontro per coloro che sono coinvolti dei criteri, dovrebbero essere riportati essere.

Nota 2: Questa appendice contiene gli eventi relativi ai servizi di navigazione aerea (Air Navigation Service, ANS), il pericolo reale o potenziale per La sicurezza del volo potrebbe rappresentare se sono sotto diverse ma probabilmente Ripetere circostanze o se permesso di continuare senza rimedio esistere.

Nota 3: Il contenuto del presente allegato non preclude la segnalazione di eventi, situazioni o Delle circostanze che potrebbero costituire una minaccia per la sicurezza del volo, se ripetuti in circostanze diverse ma analoghe o quando è consentito di continuare corretta.

1 Miss vicino (incluse le situazioni particolari in cui la distanza tra un aeromobile ed un altro aeromobile / il terreno / un veicolo / Persona o un oggetto è percepito come troppo bassa)

- a) il mancato rispetto della distanza minima;
b) distanza irragionevole;
c) gli incidenti quasi CFIT (CFIT: suolo in volo controllato);
d) l'interferenza all'inizio o alla pista, l'azione evasiva richiesta.

2 Possibilità di una collisione o mancata collisione (che comprende situazioni particolari che si sviluppano in un incidente o di una quasi collisione può, se un altro aereo nelle vicinanze):

- a) interferenza all'inizio o alla pista che non richiedono un'azione evasiva;
b) Accordo del percorso di decollo o di atterraggio;
c) Deviazione dell'aeromobile rispetto all'autorizzazione ATC (ATC: Air Traffic Control);
d) Deviazione dell'aeromobile dal regime applicabile Air Traffic Management (ATM):
aa) Deviazione dell'aeromobile rispetto alle procedure ATM applicabili pubblicati,
bb) la penetrazione non autorizzata dello spazio aereo,
cc) deviazioni dalle norme vigenti per il trasporto e le operazioni di ATM Accessori in aereo.

3 Eventi ATM-specifici (incluse le situazioni in cui la capacità di fornire sicuro ATM Fornire servizi è interessato, comprese le situazioni in cui la sicurezza Operava un aeromobile non è stata compromessa). Ciò include la seguente Presenze:

- una) Incapacità di fornire servizi di ATM:
aa) Incapacità di fornire servizi di traffico aereo,
bb) Incapacità di fornire servizi di gestione dello spazio aereo,
cc) impossibilità di sistemi di controllo del flusso del traffico forniscono;
b) il fallimento della funzione di comunicazione;
c) fallimento della funzione di monitoraggio;
d) il fallimento di elaborazione dati e la funzione di distribuzione;
e) Avaria della funzione di navigazione;
f) sicurezza del sistema ATM.

4 Esempi di eventi ATM, sulla base dei criteri per l'impiego degli aeromobili della sezione 3 sono oggetto di informativa:

- Pagina 40 di 41 -

Page 41

Servizio fornito dal ministero federale della Giustizia in
Cooperazione con Juris GmbH - www.juris.de

- a) informazioni notevolmente errate, inadeguate o fuorvianti da un Terra, quali ATC, servizio di informazione terminale automatica (ATIS), Servizio Meteorologico, Banche dati di navigazione, mappe, grafici, manuali, ecc;
- b) Fornitura di meno di libertà terreno prescritto;
- c) Fornitura di corretti riferimenti di pressione (ossia regolazione dell'altimetro);
- d) la trasmissione errata, ricezione o interpretazione di messaggi importanti che questo Situazione di pericolo;
- e) il mancato rispetto della distanza minima;
- f) la penetrazione non autorizzata dello spazio aereo;
- g) traffico radio illegale;
- h) In mancanza di strutture ANS o basati su satellite terrestri;
- i) il maggiore fallimento della ATC o ATM o notevole deterioramento delle infrastrutture aeroportuali;
- j) le aree di manovra ostruito il campo d'aviazione per velivoli, veicoli, animali o Oggetti estranei, provocare una situazione pericolosa o potenzialmente pericolosa;
- k) situazione di pericolo a causa di errata o insufficiente marcatura di ostruzioni o Punti pericolosi sulla zona di manovra dell'aeroporto;
- l) Avaria, funzionamento difettoso o assenza della segnaletica luminosa dell'aerodromo.

- Pagina 41 di 41 -