

Königreich Belgien
Ministerium für Kommunikation
und Infrastruktur
Luftfahrtamt

Rundschreiben

CIR/GDF-04

Datum : : **30/01/01**

Ausgabe : **4**

Betreff :

Dieses Rundschreiben dient als Richtlinie für die technische Anlage und den Betrieb von Zivilflugplätzen, für die keine Flugkontrolle vorgesehen ist und nur im Sichtflugbetrieb betrieben werden, unbeschadet der Bestimmungen eines jeden Flugplatzes.

Bezug: :

- Art. 43 § 2 Königlicher Erlass vom 15. März 1954 für die Luftfahrt;
- Art. 51 Königlicher Erlass vom 25. Mai 1999 mit den besonderen Bestimmungen für die Zulassung zum Luftverkehr von Ultraleichtflugzeugen mit Motor;
- Anlage 14, Band I der Konvention über die internationale Luftfahrt, Ausgabe 3, Juli 1999.

Ausgabe 4 umfasst

Der Generaldirektor,

E. VAN NUFFEL

27 Seiten vom : **30/01/01**

1. Gültigkeit :

Dieses Rundschreiben gilt für zivile Flugplätze, bei denen keine Flugsicherung vorgesehen ist, mit Ausnahme von Hubschrauberlandeplätzen und Modellflugplätzen, die nur bei Sichtflugbedingungen betrieben werden.

2. **Begriffsbestimmungen**

Bei der Anwendung dieses Rundschreibens werden die nachstehend aufgeführten Begriffe wie folgt definiert;

Flugplatz

Ein auf dem Boden bzw. im Wasser festgelegtes Gebiet, ggf. einschließlich Gebäuden, Einrichtungen und Anlagen, das insgesamt bzw. teilweise für die Ankunft, den Abflug und die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden genutzt wird.

(Die Definition „vliegveld“ entspricht dem, was in anderen Schriftstücken mit „luchtvaartterrein“ bezeichnet wird).

Flugplatz Klasse I:

Flugplatz für alle Personen allgemein zugänglich und dessen Nutzung nach den vom Betreiber erstellten Vorschriften normalerweise keine vorherige Genehmigung seinerseits benötigt.

Flugplatz Klasse II:

Flugplatz ausschließlich für die Nutzung eines Betreibers bestimmt bzw. zur Nutzung von Personen mit vom Betreiber erteilten ausdrücklichen Einzelgenehmigung bzw. ständiger Genehmigung (Club, Flugschule etc...).

Flugplatz Klasse III:

Flugplatz bestimmt für eine natürliche Person und bestimmte Luftfahrzeuge.

Hubschrauberlandeplatz :

Flugplatz bzw. bestimmter Bereich auf einem Gebäude, komplett bzw. teilweise genutzt für Ankunft, Abflug und Bewegungen von Hubschraubern am Boden.

UL-Flugplatz :

Flugplatz ausschließlich für ULM, Hängegleiter (DPM) und Hubschrauber.

Start- und Landebahn :

Definiertes Rechteck am Boden auf einem Flugplatz, das in seiner gesamten Länge zum Rollen von Luftfahrzeugen bei Lande- und Startvorgängen dient.

Maximale Startbahnlänge für das Starten mit genehmigter maximaler Startmasse, in Meereshöhe, unter Standardatmosphäre, bei ruhiger Luft und einer Pistenneigung 0, entsprechend dem Flugzeughandbuch, vorgeschrieben von den Zulassungsbehörden bzw. laut entsprechenden Informationen vom Hersteller des Flugzeuges. Die fragliche Länge bedeutet bei der Benutzung dieses Begriffs, die für diese Flugzeuge geltende Balanced Field Length bzw. in anderen Fällen die zum Starten benötigte Pistenlänge.

Flugplatz-Bezugscode :

Der Code richtet sich nach dem längsten Bezugsstartbahnlänge für die Flugzeuge (D), für die die Piste bestimmt ist.

Entsprechend dem Wert D erhält man folgende Flugplatz-Bezugscode:

0: wenn	$D < 400 \text{ m};$
1: wenn $400\text{m} \leq$	$D < 800\text{m};$
2: wenn $800\text{m} \leq$	$D < 1.200\text{m};$
3: wenn $1.200\text{m} \leq$	$D < 1.800\text{m};$
4: wenn $1.800\text{m} \leq$	D.

Schwelle :

Anfang der für die Landung benutzte Piste.

Startbahnstreifen :

Definierter Bereich einschließlich Piste bestimmt für :

- a) die Begrenzung von materiellen Schäden für den Fall, dass ein Luftfahrzeug die Piste verlässt;
- b) den Schutz des Luftfahrzeugs beim Überfliegen dieses Bereichs beim Start- bzw. Landevorgang;
- c)

Landebereich:

Teil des Verkehrsbereichs, bestimmt für Starten und Landen von Luftfahrzeugen.

Sicherheitsfläche

Symmetrisch zur Verlängerung der Pistenachse angeordneter Bereich, angrenzend an den Startbahnbereich, bestimmt hauptsächlich zur Minderung materieller Schäden bei zu kurzer Landung bzw. dann, wenn das Flugzeug über das Landebahnende hinausrollt.

Betriebsbereich:

Teil eines Flugplatzes, der benutzt wird zum Starten, Landen und Rollen der Luftfahrzeuge, ausgenommen Verkehrsbereiche.

Bewegungsbereich:

Teil eines Flugplatzes, der benutzt wird zum Starten, Landen und Rollen der Luftfahrzeuge, einschließlich des Betriebs- und des Verkehrsbereichs.

Vorfeld:

Bereich eines Flugplatzes, bestimmt für das Abstellen des Luftfahrzeugs beim Einsteige- bzw. Aussteigevorgang von Passagieren, für das Be- und Entladen von Fracht, die Übernahme von Catering bzw. das Betanken, Abstellen bzw. Instandhaltung.

Rollweg (taxiway) :

Weg auf einem Flugplatz, bestimmt für das Rollen des Luftfahrzeugs am Boden und die Verbindung zwischen zwei Flugplatzteilen, insbesondere:

- a. *Rollweg zum Abstellplatz des Luftfahrzeugs* : Teil des Vorfeldes, ausgewiesen als Rollweg und nur bestimmt zum Erreichen des Abstellplatzes des Luftfahrzeugs;
- b. *Rollweg auf dem Vorfeld* : Teil eines Netzes von Rollwegen, die auf einem Vorfeld angeordnet sind und zum Überqueren dieses Bereiches vorgesehen sind;

- c. *Schnellabrollweg* : Rollweg zum Erreichen der Piste mit einem spitzen Winkel und so angelegt, dass ein Flugzeug nach der Landung die Piste mit einer höheren Geschwindigkeit verlassen kann, als die, die auf den anderen Rollwegen zugelassen ist, d.h. zur Verkürzung der Verweilzeit auf der Piste auf ein Minimum.

Signalfeld :

Bereich eines Flugplatzes, auf dem die Bodensignale angeordnet sind.

Flugplatzverkehr:

Alle Bewegungen im Betriebsbereich eines Flugplatzes und von im Flugplatzbereich fliegenden Flugzeugen.

Modellflugplatz :

Flugplatz, bestimmt für Modellflugzeuge.

Beweglicher Flugfunkdienst :

Flugfunkdienst zwischen Luftfunk- und Bodenfunkstellen bzw. zwischen Luftfunkstellen.

Bodenfunkstelle :

Ortsfeste Funkstelle des beweglichen Flugfunkdienstes.

Luftfunkstelle :

Luftfunkstelle an Bord eines Luftfahrzeuges.

Sichtflugwetterbedingungen :

Wetterbedingung bezüglich Sicht, Wolkenabständen und Wolkendecke, gemäß Mindestanforderung für VFR oder besser.

VFR:

Abkürzung für Sichtflugregeln.

VMC:

Abkürzung zur Bezeichnung der VFR-Wetterbedingungen.

Minister :

Minister für Luftfahrt.

Generaldirektor :

Generaldirektor des Luftfahrtamtes.

Anhang 14

Band I, Anhang 14 des Abkommens über Internationale Zivilluftfahrt.

3. Antrag zur Genehmigung für die Einrichtung eines Flugplatzes:

3.1 Allgemeines

Der Antrag zur Genehmigung für die Einrichtung eines Flugplatzes bzw. für die Änderung oder Verlängerung einer Genehmigung ist zu richten an:

Luftfahrtamt
Direktion Flugplätze und Luftverkehrsregeln
C.C.N. (4. Etage)
Rue du Progrès 80, b. 5
1030 BRÜSSEL

3.2 Antragsverfahren

3.2.1. Bei der schriftlichen Beantragung eines Flugplatzes sind folgende Angaben und Unterlagen einzureichen;

- a) vollständige Identität und Anschrift des Antragstellers. Bei juristischen Personen ist ebenfalls der Status der Gesellschaft, die Zusammensetzung des Verwaltungsrates und die vollständige Identität des Präsidenten anzugeben;
- b) Stellungnahme des Regionalministers für Landschaftsplanung und Städtebau bzw. dessen Stellvertreters.
- c) Ein Plan des Flugplatzes und die Fläche der begrenzenden Hindernisse, eingezeichnet auf einer Karte des Nationalen Geographischen Instituts im Maßstab 1/10.000;
- d) ein Auszug aus dem Grundbuch mit Angabe der Parzellennummern und Namen der (des) Eigentümer(s). Auf dem Plan sind die Grenzen der verwendeten Parzellen sowie deren genaue Größe anzugeben, die Größe des Startbahnstreifens sowie dessen rechtweisende Richtung;
- e) ein Plan im Maßstab 1/5000 oder größer, auf dem die Piste eingezeichnet ist, der Startbahnschutzstreifen und die wichtigsten Geräte und Ausrüstungen für die Verwendung des Flugplatzes;
- f) ein Plan im Maßstab 1/5000 oder größer, auf dem die Piste eingezeichnet ist, deren Neigung, der Startbahnschutzstreifen, die Fläche der begrenzenden Hindernisse sowie die wichtigsten Hindernisse; es ist ebenfalls eindeutig angegeben, ob ein Hindernis in eine hindernisbegrenzende Fläche hineinragt oder nicht. Das Luftfahrtamt kann verlangen, dass der Plan von einem vereidigten Vermessungsingenieur erstellt wird;
- g) ein Schriftstück mit den Angaben des Flugplatzes gemäß Punkt 5.1;
- h) Anmerkung über die Nutzung dieses Flugplatzes (persönliche Nutzung, Club-Nutzung, allgemeine Luftfahrt, ULM, DPM, Segelflug, Fallschirmsprung, Schulung etc.) sowie die besonderen Nutzungsvorschriften;
- i) Flughafenhandbuch mit wichtigen Informationen über den Flugplatz, dessen Einrichtungen und Ausrüstungen, die angebotenen Dienste, die einzuhaltenden Verfahren, Organisation und Verwaltung des Flugplatzes sowie das Sicherheitsmanagementsystem. Das Flugplatzhandbuch enthält mindestens die folgenden Angaben :
 - Beschreibung der bestehenden Infrastruktur ;
 - Vorschrift für die Nutzung des Flugplatzes;
 - Beschreibung des vorgeschlagenen Flugplatzverkehrs

- die Mindestanforderungen für den Flugplatz ;
- alle getroffenen bzw. noch zu treffenden Präventivmaßnahmen gegen Unfälle und Brand;
- Mittel und Personen, die zur Verfügung stehen bzw. gestellt werden, für die Sicherstellung der Einhaltung dieses Rundschreibens und anderer entsprechender Vorschriften;
- Sicherheitsplan bei Unfällen bzw. Brand, genehmigt durch den örtlichen Brandmeister;

j) der Antrag eines Bewerbers als Flugplatzleiter bzw. eines oder mehrerer Stellvertreter, entsprechend den Bestimmungen unter 6.1.4;

k) ist der Betreiber nicht Eigentümer des Grundstücks: Genehmigung des (der) Eigentümer und ggf. des (der) Pächter;

l) der Nachweis über die Zahlung der für die Ausstellung der Genehmigung, der Änderung bzw. der Übertragung der Einrichtungsgenehmigung geschuldeten Gebühr.

3.2..2. Im Falle eines Antrags auf Änderung der Genehmigung sind nur nachstehend aufgeführte Unterlagen einzureichen:

a) die Unterlagen gemäß a) und 1) Punkt 3.2.1;

b) die Unterlagen gemäß 3.2.1, die aufgrund der Änderung anzupassen sind;

c) Angabe der Art der Änderungen.

3.2..3. Im Falle der Genehmigungsübertragung sind die unter a), i) und l) aufgeführten Schriftstücke einzureichen.

Im Falle der Rückgabe der Genehmigung ist das Luftfahrtamt darüber mindestens 30 Tage vor Aufgabe zu unterrichten.

4. Prüfung - Genehmigung – Übertrag – Beschränkung – Einzug:

4.1 Die Prüfung der Übereinstimmung mit den in diesem Rundschreiben festgesetzten Vorschriften wird vom Luftfahrtamt durchgeführt.

Sie findet statt:

a) vor der eventuellen Ausstellung der Genehmigung eines Zivilflugplatzes oder eines Zusatzes zur Genehmigung aufgrund einer Änderung ;

b) alle fünf Jahre und jedes Mal, wenn die zuständige Behörde es für notwendig erachtet.

4.2 Die Einrichtungsgenehmigung bzw. jede Änderung wird übergeben an den Betreiber bzw. an den neuen Betreiber und ausgestellt vom Minister bzw. dem Generaldirektor nach Feststellung des Luftfahrtamtes, dass die Bedingungen dieses Rundschreibens erfüllt werden.

Die Genehmigung eines Flugplatzes gilt:

- unbegrenzt für ständige Flugplätze ;
- maximal ein bis dreißig aufeinander folgende Tage bei temporären Flugplätzen.

4.3 Der Minister oder der Generaldirektor kann:

- a) dem Betreiber die Genehmigung entziehen, wenn :
 - er die Nutzung des Flugplatzes beendet;
 - er die Bestimmungen dieses Rundschreibens nicht mehr erfüllen kann oder will
 - er mehrere Male bei Unterlassungen bzw. Fälschungen in flagranti entdeckt wurde, wobei die Sicherheit der Luftfahrt gefährdet wurde.
- b) Die Genehmigung aussetzen, wenn:
 - der Betreiber die Vorschriften dieses Rundschreibens nicht erfüllt und die Sicherheit von Personen bzw. Sachen gefährdet ist;
 - die Sicherheit der Verfahren dies verlangt ;
 - die Maßnahmen zur Wiederherstellung der Sicherheit der Luftfahrt nicht das gewollte Ergebnis erzielt haben ;
 - sich herausstellt, dass der Betreiber unzureichende Kompetenz für das Betreiben eines Flugplatzes hat;
 - der Betreiber die für die Wiederherstellung der Sicherheit notwendigen Maßnahmen nicht ergreifen kann bzw. will.
- c) die Genehmigung einschränken, wenn die Sicherheit der Luftfahrt dies erforderlich macht bzw. um dem Betreiber zu ermöglichen, Maßnahmen zu ergreifen, die das Niveau der Luftfahrtsicherheit wieder herstellen.
- d) die Nutzungsbedingungen eines Flugplatzes ändern, um den Änderungen Rechnung zu tragen, die in dessen Umgebung erfolgt sind.

4.4 Der Minister bzw. der Generaldirektor hebt die gekündigte Genehmigung nach Beseitigung der visuellen Navigationsmittel auf.

5. Vorschriften für Flugplätze:

5.1 Informationen über Flugplätze

Für alle Flugplätze sind alle Informationen bekannt.

5.1.1. Flugplatzbezugspunkt (ARP)

Es wird ein Flugplatzbezugspunkt für jeden Flugplatz festgelegt. Normalerweise befindet sich dieser Punkt in der Mitte der Landebahn und wird ausgedrückt in Koordinaten mit Grad, Minuten und Sekunden des Längen- und Breitengrades.

5.1.2. Flugplatzhöhe

Höhenangabe des höchsten Punktes der Landebahn, aufgerundet auf Meter.

5.1.3. Richtung der Startbahn

Die Angabe der Richtung der Startbahn erfolgt rechtweisend in Grad.

5.1.4. Länge und Breite der Startbahn

Die Länge einer Startbahn wird festgelegt, durch die maximal zur Verfügung stehende Strecke für Start und Landung.

Länge und Breite der Startbahn werden ausgedrückt in Metern und abgerundet. Die Länge der Startbahn wird von Schwelle zu Schwelle gemessen.

5.1.5. Längsneigung der Startbahn

Die mittlere Längsneigung einer Startbahn erhält man durch Division der Differenz von Minimum- und Maximumhöhe an der Bahnachse durch die Länge der Bahn.

5.1.6. Art und Tragfähigkeit der Startbahn

- Art und Oberflächenbeschaffenheit der Startbahn ;
- Tragfähigkeit : Maximal zulässige Masse bei einem Hartbelag bzw. geeignete technische Daten

5.1.7. Identität des Betreibers

Name, Vorname, Anschrift und Telefonnummer(n) des Betreibers des Flugplatzes und der Personen, die er mit dem Betrieb beauftragt, sowie die Anschrift des Kontrolldienstes, Telefonnummern bzw. Mobilfunknummern oder ggf. Frequenz nach Punkt 5.7.

5.2 *Flugplatzmerkmale*

5.2.1. Flughafengelände

5.2.1.1. Die Ausmaße des Geländes müssen ausreichen, um darauf Start- und Landebahn, Streifen, Sicherheits- und Bewegungsflächen, das Signalfeld und ggf. die Rollwege und das Gebäude des Kontrolldienstes unterzubringen.

5.2.1.2. Es ist möglich, auf dem Gelände zu landen, zu starten, zu rollen und das Luftfahrzeug abzustellen, dessen Nutzung beabsichtigt ist. Das Gelände ist so horizontal gelegen, dass die notwendige Drainage und Trocknung möglich ist.

5.2.1.3. Die UL-Landeplätze müssen zusätzlich folgenden Bedingungen entsprechen:

- Mindestabmaße des Geländes : 50 m x 150 m ;
- gemessen ab den Seiten des Startstreifens muss der Abstand bis zu einem Wohngebäude oder einem Nebengebäude davon bzw. bis zu einer öffentlichen Einrichtung, ausgenommen die Betriebsgebäude des UL-Landeplatzes mindestens 200 m betragen;
- der Startbahnstreifen befindet sich nicht näher als 600 m an einem Wohngebiet.

5.2.2. Die Start- und Landebahn

5.2.2.1. Länge

Die Mindestlängen sind folgende:

- UL-Flugplatz : 150m ;
- Flugplätze für Flugzeuge zum Schleppen von Werbebannern bzw. Segelflugzeugen: 500m ;

- Flugplätze für Schulungszwecke : 600m ;
- Segelflugplätze: 400m ;
- sonstige Flugplätze: 250m ;

5.2.2.2. *Breite*

Entsprechend dem Flugplatzreferenzcode beträgt die Breite der Start- und Landebahn mindestens:

- 18 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 0 oder 1 und 30 m bei UL-Landeplätzen ;
- 23 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 2 ;
- 30 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 3 ;
- 45 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 4 ;

5.2.2.3. *Neigung*

Die Längsneigung übersteigt nicht 2 % bei Flugplätzen mit Bezugscode 0, 1 oder 2 und 1 % für Flugplätze mit Bezugscode 3 oder 4.

Die Querneigung ist nicht größer als 2 %.

5.2.2.4. *Tragfähigkeit von Belägen*

Die Start- und Landebahn hat einen festen Unterboden und ist ausgelegt für das Rollen von den Flugzeugmustern, für die sie vorgesehen ist.

Der Belag einer Start- und Landebahn weist keine Unregelmäßigkeiten auf, die zu einer Verschlechterung der Reibungsmerkmale führen bzw. sonst auf eine andere Art das Starten und Landen eines Luftfahrzeugs beeinträchtigen.

Bei Grasbahnen ist die Höhe des Bewuchses maximal 10 cm.

5.2.2.5. *Richtung*

Bei Flugplätzen mit einer Bahn liegt diese so weit wie möglich in der Hauptwindrichtung.

5.2.2.6. *Schwelle*

Verschobene Schwellen sind nicht erlaubt.

5.2.3. **Startbahnstreifen**

5.2.3.1. *Allgemeines*

Die Bahn eines Flugplatzes liegt im Startbahnstreifen.

5.2.3.2. *Länge*

Der Startbahnstreifen ist so lang wie die Bahn, verlängert an beiden Enden um:

- 15m bei Flugplätzen mit Bezugscode 0. Bei UL-Landeplätzen kann der Startbahnstreifen auf die Länge der Piste beschränkt bleiben;
- 30 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 1 ;
- 60 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 2.

5.2.3.3. Breite

Die Breite des Startbahnstreifens beträgt über die gesamte Länge an beiden Enden der Achse der Startbahn und in der Verlängerung davon mindestens:

- 25m bei Flugplätzen mit Bezugscode 0 ;
- 30 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 1 ;
- 40m bei Flugplätzen mit Bezugscode 2 ;
- 75 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 3 oder 4.

Die Oberflächen der Bahn und des Startbahnstreifens liegen plan zueinander und die Oberfläche des Streifens ist ausreichend beständig, um Gefahren für Luftfahrzeuge, die aus der Piste ausscheren, zu vermindern.

5.2.4. Sicherheitsflächen

Mit Ausnahme der UL-Landeplätze haben Flugplätze an beiden Enden der Start- und Landebahn eine Sicherheitsfläche in mindestens doppelter Bahnbreite, Die Sicherheitsflächen befinden sich in gleicher Höhe wie die Bahn und sind nivelliert. Sie sind frei von Hindernissen und haben eine ausreichende Beständigkeit, so dass Luftfahrzeuge im Bedarfsfall ohne Schaden zu nehmen dorthin rollen können.

Minimale Länge der Sicherheitsfläche :

- 15 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 0 ;
- 30 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 1 ;
- 60 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 2 ;
- 90 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 3 oder 4.

5.2.5. Rollwege

5.2.5.1. Allgemeines

Häufig benutzte Start- und Landebahnen sollten vorzugsweise mit Rollwegen ausgestattet sein, damit der Verkehr flüssig und sicher ablaufen kann.

Befindet sich am Ende einer Start- und Landebahn kein Rollweg, kann es notwendig werden, Vorkehrungen zu treffen, um dem Luftfahrzeug zu ermöglichen, zurückzurollen.

5.2.5.2. Breite

Die Breite des Rollweges ist so vorzusehen, dass sich das Cockpit oberhalb der vertikalen Achse befindet, der Mindestabstand von Außenrädern des Hauptfahrwerks und dem Rand des Rollwegs ist nicht kleiner als 1,5 m.

5.2.5.3. Entfernung zur Startbahn

Die Entfernung zwischen Achse der Startbahn und Achse eines Rollwegs beträgt mindestens :

- 30m ; bei Flugplätzen mit Bezugscode 0 ;
- 40m ; bei Flugplätzen mit Bezugscode 1 ;
- 50m : bei Flugplätzen mit Bezugscode 2 ;
- 100 m bei Flugplätzen mit Bezugscode 3 oder 4.

5.2.5.4. Neigung

- a) Die Längsneigung eines Rollwegs beträgt maximal 3 %;
- b) Die Querneigung beträgt maximal 2 %.

5.2.5.5. Tragfähigkeit und Belag

- a) Die Tragfähigkeit eines Rollweges ist mindestens so hoch wie die der Start- und Landebahn, die bedient wird;
- b) Der Belag weist keine Unebenheiten auf, die die Struktur des Luftfahrzeuges beschädigen könnten.

5.2.5.6. Schnellabrollweg

Die Kurve, an der das Luftfahrzeug die Bahn verlässt (Kurve des Schnellabrollweges) ist so angelegt, dass sie eine Ausrollgeschwindigkeit von 65 km/h bei nasser Fahrbahn ermöglicht. Nach der Kurve hat der Schnellabrollweg ein gerades Stück in ausreichender Länge, um den Luftfahrzeugen, die die Piste verlassen, zu ermöglichen, vollständig zum Stillstand zu kommen, bevor sie einen anderen Rollweg kreuzen.

5.3 *Begrenzung und Beseitigung von Hindernissen*

Der Luftraum um den Luftplatz herum muss frei sein von Hindernissen, die für den Luftverkehr gefährlich sein können. Die Höhe und die Anordnung dieser Objekte werden anhand von Hindernisbegrenzungsflächen und Hindernisbeschränkungsregeln festgelegt.

5.3.1. Hindernisbegrenzungsflächen

5.3.1.1. An- und Abflugfläche.

Am Ende jeden Startbahnstreifens befindet sich eine An- und Abflugfläche, bestehend aus:

- einer fiktiven Fläche mit einer Neigung von :
- 5% bei Flugplätzen mit Bezugscode 0 oder 1.
- 4% bei Flugplätzen mit Bezugscode 2 ;
- 3,35% bei Flugplätzen mit Bezugscode 3 ;
- 2,5% bei Flugplätzen mit Bezugscode 4 ;

begrenzt wie folgt (Abb. 1 und 2):

- ein horizontaler Rand innen, senkrecht zur Achse der Startbahn und in gleicher Breite wie der Startbahnstreifen;
- beide Seitenbegrenzungen, beginnend an den Außenenden des Innenrandes haben eine gleichmäßige Divergenz von mind. 10 % ;
- ein horizontaler Außenrand, parallel zum Innenrand und mit einem Abstand von:
 - 500m bei Flugplätzen mit Bezugscode 0 ;
 - 1.600m bei Flugplätzen mit Bezugscode 1 ;
 - 2.500m bei Flugplätzen mit Bezugscode 2 ;
 - 3.000m bei Flugplätzen mit Bezugscode 3 oder 4.

5.3.1.2. Übergangflächen

- a) Es wird eine Übergangsfläche festgelegt für jede Seite des Startstreifens und für einen Teil der An- und Abflugfläche beim Startvorgang. Die Neigung nach oben und außen beträgt 20 % (s. Abb. 2) bis zu einer Höhe von 45 m über dem Flugplatzbezugspunkt.
- b) Bei Flugplätzen mit Bezugscode 3 oder 4 beträgt die Neigung 14,5 %.
- c) Bei UL-Landeplätzen ist die Höhe auf 25 m begrenzt.

Abb. 1: Anflug- und Start-Begrenzungsfläche bei Flugplätzen mit Bezugscode I

Figure 1: Surface d'approche et de montée au décollage pour les aérodromes de code de référence I

Figuur 1: Naderings- en opstijgvlak voor vliegvelden met referentiecode I

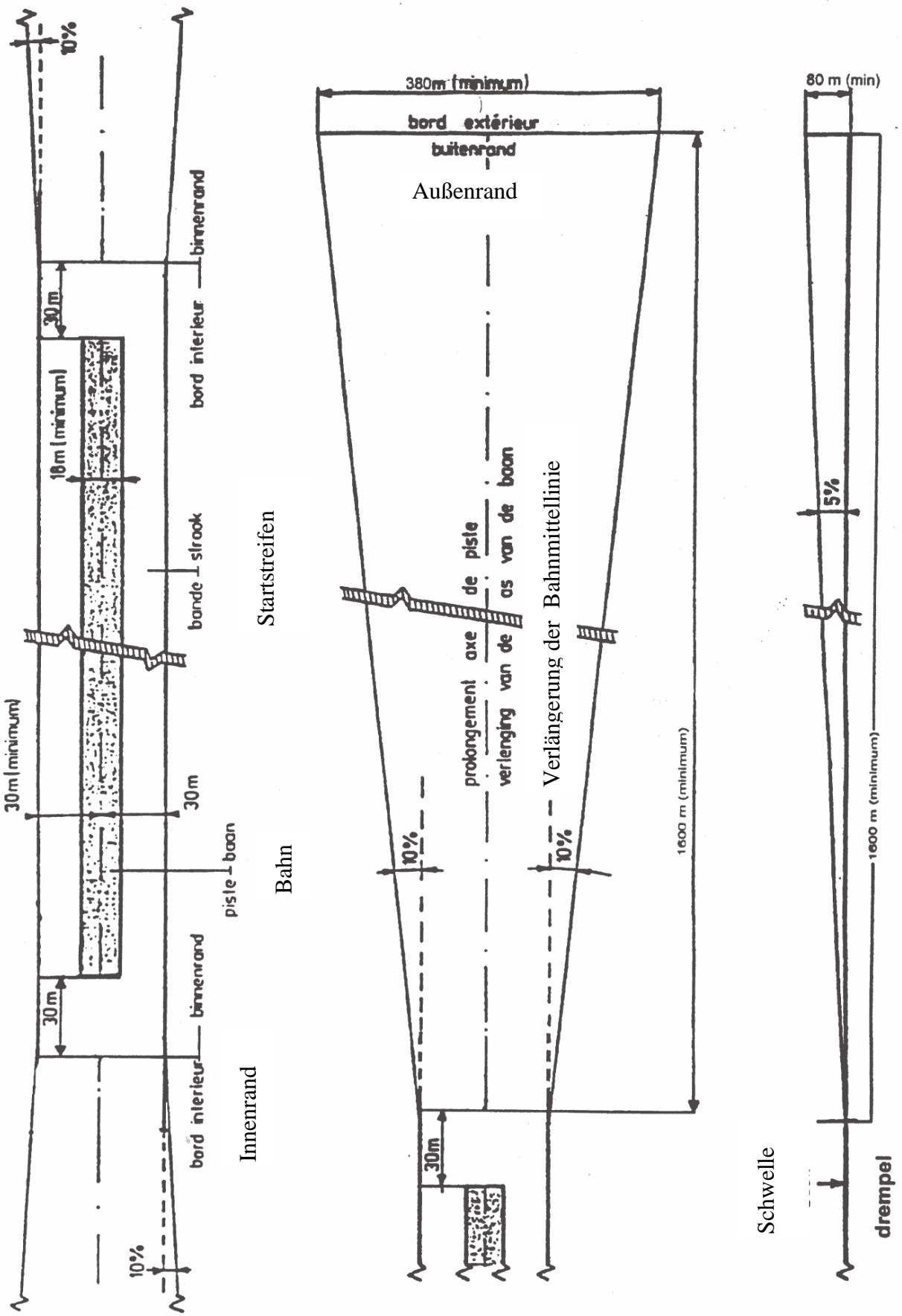
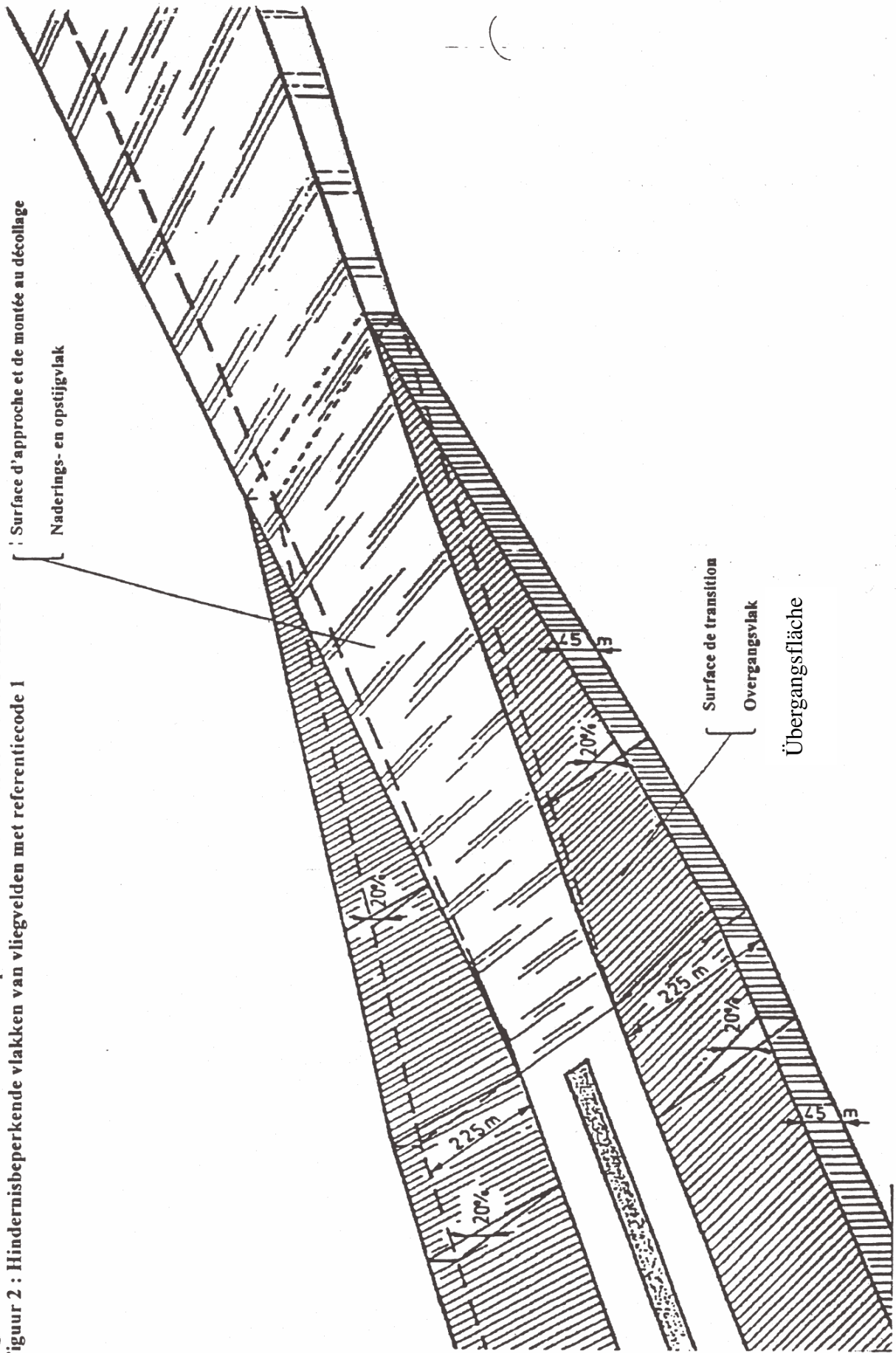


Abb. 2 Hindernisbegrenzungsfläche für Flugplätze mit Bezugscode I

An- und Abflugfläche

Figure 2 : Surface de limitation d'obstacles pour les aérodromes de code de référence 1

Figuur 2 : Hindernisbepalende vlakken van vliegvelden met referentiecode 1



5.3.1.3. Entsprechend den benutzten Flugzeugmustern bzw. der Art des vorgesehenen Betriebes des Flugplatzes, kann die Luftfahrtbehörde weitere Hindernisbegrenzungsflächen für notwendig erachten, wie:

- eine horizontale Innenfläche, horizontal über dem Flugplatz und seiner Umgebung; die Linie bzw. die äußeren Begrenzungen dieser Fläche werden ab einem bzw. mehreren Bezugspunkten, die zu diesem Zweck festgelegt werden, gemessen;
- eine kegelförmige Fläche nach oben und außen ab der Kontur der horizontalen Innenfläche.

5.3.2. Bestimmungen für Hindernisbegrenzung

5.3.2.1. Muss festgelegt werden, ob ein Hindernis über die Hindernisbegrenzungsfläche hinausragt, ist ebenfalls das Vorhandensein von beweglichen Objekten (Fahrzeuge, Züge etc.) zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck werden die Straßen und Schienenwege so berücksichtigt, als wären sie Hindernisse mit jeweils 5 m bzw. 6 m Höhe.

5.3.2.2. Neue Objekte bzw. die Überhöhung von vorhandenen Objekten dürfen nicht über die Anflugfläche hinausgehen bzw. über eine Übergangsfläche, außer, wenn das neue Objekt bzw. wenn das überhöhte Objekt abgeschirmt wird von einem bestehenden unbeweglichen Objekt, dessen Spitze nicht über die Übergangsfläche mit einer Neigung von 5 % bzw. 20 % hinausragt.

5.3.2.3. Nach der Vorgabe der konischen Flächen bzw. der horizontalen Innenfläche muss soweit wie möglich vermieden werden, das neue Objekte bzw. Überhöhungen von bestehenden Objekten über diese Flächen hinausragen, es sei denn, das Objekt wird abgeschirmt von einem vorhandenen unbeweglichen Gegenstand oder wenn sich bei einer Luftfahrtstudie herausstellt, dass dieses Objekt die Sicherheit des Betriebes von Luftfahrzeugen nicht beeinträchtigt bzw. die Regelmäßigkeit des Betriebes nicht wesentlich stört.

5.3.2.4. Soweit wie möglich müssen bestehende Objekte, die über eine dieser o.a. Flächen hinausragen, entfernt werden, außer das Objekt wird abgeschirmt von einem bestehenden unbeweglichen Gegenstand oder, wenn sich aus der Luftfahrtstudie ergibt, dass dieser Gegenstand die Sicherheit des Betriebs von Luftfahrzeugen nicht gefährdet bzw. die Regelmäßigkeit des Betriebs nicht wesentlich stört.

5.3.2.5. Bei der Prüfung von Plänen für den Bau eines Flughafens ist es angebracht, auch eine Änderung von einer Start- und Landebahn nach VFR in eine Bahn nach IFR zu erwägen, bzw. ebenfalls die Notwendigkeit engerer Hindernisbegrenzungsflächen.

5.3.2.6. Außer, wenn dies für die Flugnavigation wichtig ist, dürfen sich keine Anlagen bzw. Einrichtungen auf dem Startbahnstreifen, im Sicherheitsbereich oder in einem Abstand von weniger als 15 m von der Achse des Rollwegs befinden. Sollte dies ggf. vorkommen, sind die Anlagen bzw. Einrichtungen, die für die Luftnavigation notwendig sind, leicht zu erreichen und so niedrig wie möglich.

5.3.2.7. Bei UL-Landeplätzen muss in einem Abstand von 200 m nach der Schwelle eine ausreichend freie Fläche vorhanden sein, um eine Landung bei Triebwerksausfall im Startvorgang zu ermöglichen.

5.4 Visuelle Hilfen für die Navigation an Flugplätzen

5.4.1. Windrichtungsanzeiger

Ein Flugplatz ist mindestens mit einem Windrichtungsanzeiger ausgerüstet. Er ist so angeordnet, dass er für ein Luftfahrzeug im Flug bzw. vom Bewegungsbereich aus sichtbar ist und so angeordnet, dass er nicht von Turbulenzen durch benachbarte Gegenstände beeinflusst wird.

Der Windrichtungsanzeiger besteht aus einem Windsack aus Stoff in Form eines Schnittkegels mit einer Länge von mind. 3,6 m und einem Durchmesser, der am Ende mind. 0,9 m beträgt. Farbgebung orange, weiß, abwechselnd orange und weiß, rot und weiß oder schwarz und weiß. Werden wechselnde Farben verwendet, sind 5 Streifen vorhanden, wovon der erste und der letzte in der dunkelsten Farbe sind.

Die Vorrichtung ist in der Lage, die Windrichtung bei einer Geschwindigkeit über 3 Knoten anzuzeigen.

Mindestens ein Windrichtungsanzeiger ist zu beleuchten, wenn der Flugplatz auch nachts betrieben wird.

5.4.2. Signalfeld

Das Signalfeld ist eine quadratische Fläche, eben und horizontal mit einer Seitenlänge von mind. 9 m; sie ist umgeben von einem weißen Band mit einer Mindestbreite von 0,30 m. Es ist so angelegt, dass es von allen Richtungen von einem sich im Flug befindlichen Luftfahrzeug in der Platzrunde gut sichtbar ist.

5.4.3. Bodensignale

Im Signalfeld befinden sich mindestens folgende Bodensignale:

- a) Landerichtungsanzeiger (T) ;
- b) Rotes Quadrat mit gelben Diagonalstreifen ;
- c) Rotes Quadrat mit einem gelben Diagonalstreifen ;
- d) Signal in Form einer Hantel ;
- e) Signal in Form eines Fallschirms;
- f) Signal zur Anzeige, dass die Platzrunde rechts vor der Landung bzw. nach dem Start auszuführen ist;
- g) Signal in Form eines weißen Doppekreuzes.

Das Signal unter b) und c) nachstehend kann sich auf einem Schild befinden.

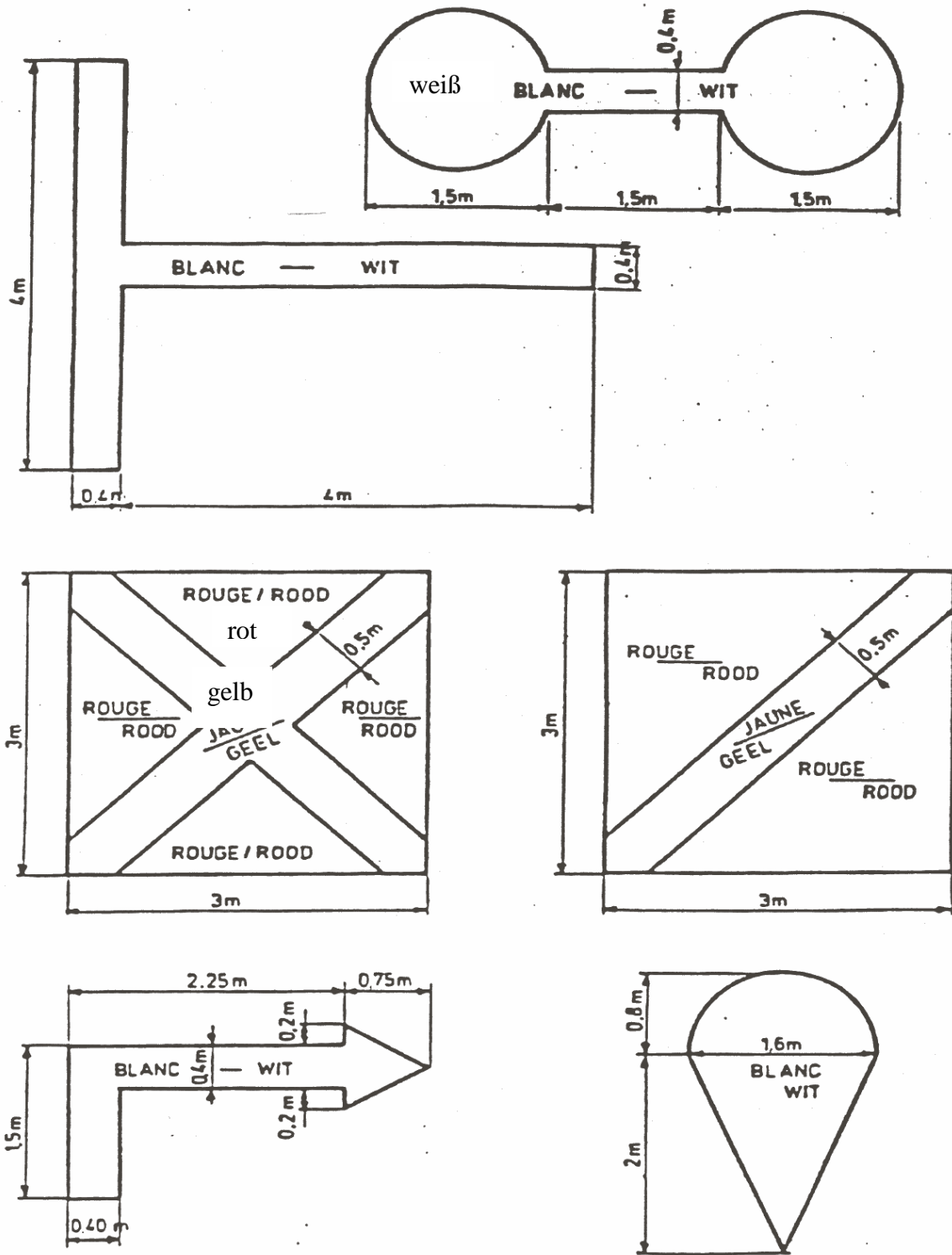
Die Signale d), e), f) und g) sind nur dann vorhanden, wenn der Betrieb des Flugplatzes dies erforderlich macht.

Alle o.a. aufgeführten Bodensignale haben eine Mindestgröße und sind in Farbgebung entsprechend den Angaben in Abb. 3

Die o.a. Bodensignale sind beleuchtet, wenn der Flugplatz nachts betrieben wird.

Abb. 3 Bodensignale

Figure 3: Panneaux de signalisation
 Figuur 3: Signalisatieborden



5.4.4. Signale für Fallschirmspringen

An Flugplätzen, bei denen Fallschirmspringen vorgesehen ist, sind bei aktivem Betrieb folgende Signale vorgeschrieben:

- a) Im Signalfeld :
Das Bodensignal gemäß o.a. Abschnitt 5.4.3. e) unter Angabe, dass Fallschirmspringen am Flugplatz zurzeit aktiv ist;
- b) ein orangefarbenes Blinklicht, das aus allen Richtungen von Piloten in der Luft und am Boden aus einer Entfernung von mind. 1,5 km sichtbar ist.

Diese Vorrichtung ist 2 Min. vor jedem Absprung in Betrieb zu nehmen und bleibt in Betrieb bis alle Fallschirmspringer gelandet sind.

5.4.5. Markierung der Startbahnschwelle

Ein weißer Querstreifen mit einer Mindestbreite von 1,2 m verläuft über die gesamte Breite der Bahn und gibt die Position der Schwelle an.

Bei UL-Landeplätzen kann die Länge des Streifens auf 18 m verkürzt werden unter der Bedingung, dass sie symmetrisch zur Bahnachse verläuft.

5.4.6. Markierung der Bahnmitte

Die Markierung der Bahnmitte verläuft entlang der Bahnachse. Diese Markierungen erfolgen durch eine gleichmäßig unterbrochene weiße Linie. Die Abmaße der Linien sind wie folgt:

- Länge : 3m ;
- Breite: 1 m.

Der erste Strich befindet sich in 25 m Abstand von der Schwelle und der Mindestabstand zum nächsten Strich beträgt 50 m und maximal 75 m.

Die Markierungen der Bahnmitte können durch Bahnrandmarkierungen ersetzt werden.

5.4.7. Bahnrandmarkierungen

Die seitlichen Markierungen an der Bahn werden zwischen den beiden Schwellen beidseitig der Bahn angebracht, wenn der Kontrast zwischen Piste und Gelände nicht ausreichend ist. Die Kennzeichnung besteht aus ununterbrochenen Linien mit einer Breite von mindestens 30 cm.

5.4.8. Mittelkennzeichnung der Rollwege

Rollwege mit Hartbelag erhalten eine Mittelkennzeichnung durch eine ununterbrochene Linie in gelber Farbe mit einer Breite von mind. 15 cm.

5.4.9. Befeuerung

Ein Flugplatz, der nachts in Betrieb ist, hat folgende Befeuerung:

- Start- und Landebahnrandfeuer ;
- Schwellenbefeuerung ;
- Start- und Landebahndfeuer

5.4.9.1. Start- und Landebahnrandfeuer;

Die Start- und Landebahnrandfeuer sind entlang der gesamten Bahn angeordnet, zweireihig parallel, in gleichem Abstand von der Bahnmitte.

Die Bahnrandbefeuerung ist entlang der Bahnränder angeordnet bzw. außerhalb dieser Bahn mit einem Abstand von maximal 3 m von den Rändern.

In jeder Reihe haben die Feuer einen gleichmäßigen Abstand von maximal 100 m und sind symmetrisch paarig zur Mitte der Bahn angeordnet.

Die Bahnrandbefeuerung sind weiße Festfeuer mit einer regelbaren Lichtstärke.

Diese Feuer sind aus allen Richtungen, die für die Führung eines Piloten im Lande- bzw. Startvorgang notwendig sind, in beiden Richtungen sichtbar.

Die Lichtstärke dieser Feuer ist an die Lichtstärke der Umgebung so anzupassen, dass die Piloten nicht geblendet werden.

Im Betriebszustand sind mindestens 75 % der Feuer in Betrieb. Darüber hinaus dürfen niemals zwei nebeneinander liegende Feuer gleichzeitig defekt sein.

5.4.9.2. Schwellenbefeuerung

Die Schwellenbefeuerung ist quer zur Bahnachse angeordnet und so nahe wie möglich an den Enden der Bahn und auf alle Fälle in einem Maximalabstand von 3 m der Bahnenden außerhalb der Bahn. Es sind mindestens 6 vorhanden mit gleichem Abstand, angeordnet zwischen der Bahnrandbefeuerung.

Die Feuer sind grüne Festfeuer in eine Richtung, gesehen aus Anflugrichtung.

Die Stärke und der Durchmesser des Lichtstrahls reichen aus für die Sichtbedingungen und die Umgebungslichtstärke, für die die Piste bestimmt ist.

5.4.9.3. Start- und Landebahndfeuer

Diese Feuer sind quer zur Bahnachse angeordnet und so nahe wie möglich an den Enden der Bahn und auf alle Fälle in einem Maximalabstand von 3 m der Bahnenden außerhalb der Bahn.

Sie sind in gleichem Abstand angeordnet zwischen der Bahnrandbefeuerung; es sind mindestens sechs.

Es sind Festfeuer in eine Richtung mit einem roten Lichtstrahl in Richtung Bahn.

Die Stärke und der Durchmesser des Lichtstrahls reichen aus für die Sichtbedingungen und die Umgebungslichtstärke, für die die Piste bestimmt ist.

5.4.9.4. Gleitwinkelbefeuerung (Visual approach slope indicator)

- 5.4.9.4.1. Eine Gleitwinkelbefeuerung wird installiert, gleich ob die Start- und Landebahn mit anderen visuellen Hilfen ausgerüstet ist oder nicht, wenn eine oder mehrere folgender Bedingungen vorliegen:

- a) die Bahn wird von Flugzeugen mit Turbostrahltriebwerken benutzt, die eine analoge Führung beim Anflug benötigen;
 - b) wenn ein Pilot eines Luftfahrzeuges Gefahr läuft, Schwierigkeiten bei der Einschätzung seines Anflugs zu bekommen, und zwar aus folgenden Gründen:
 - unzureichende visuelle Führung, z.B. beim Anflug am Tage über einer Wasserfläche oder eines Gebietes ohne Merkmale bzw. nachts wegen unzureichender nicht für die Luftfahrt bestimmte Beleuchtung im Anflugbereich;
 - falsche optische Eindrücke aufgrund der Bodenbeschaffenheit der Umgebung bzw. Neigung der Bahn;
 - c) im Anflugbereich sind Objekte vorhanden, die eine schwere Gefahr darstellen können, wenn ein Luftfahrzeug über die normale Landeachse anfliegt, vor allen Dingen, wenn keine nicht visuelle Hilfe vorhanden ist bzw. sonstige visuellen Hilfen, um auf diese Objekte aufmerksam zu machen;
 - d) die Geländeeigenschaften an einem bzw. dem anderen Ende der Bahn bei zu kurzer Landung bzw. zu langer Landung eine schwere Gefahr darstellen;
 - e) die Topografie bzw. die vorherrschenden meteorologischen Bedingungen so sind, dass das Flugzeug Gefahr läuft, beim Anflug in eine nicht normale Turbulenz zu geraten.
- 5.4.9.4.2. eine PAPI (Precision Approach Path Indicator) ist dann installiert, wenn der Start- und Landebahnbezugscode 3 oder 4 ist und eine bzw. mehrere der unter 5.4.9.4.1 aufgeführten Bedingungen vorliegen.
- 5.4.9.4.3. Eine PAPI oder eine APAPI (Abbreviated Precision Approach Path Indicator) ist dann installiert, wenn der Start- und Landebahnbezugscode 1 oder 2 ist und eine bzw. mehrere der unter 5.4.9.4.1 aufgeführten Bedingungen vorliegen.
- 5.4.9.4.4. Eine PAPI bzw. APAPI wie o.a. erfüllen die Bestimmungen nach Kapitel 5, Anhang 14.
- 5.4.9.4.5. Die Installation der o.a. PAPI bzw. APAPI erfolgt nach den Vorschriften in o.a. Kapitel 5 unter 5.4.9.4.4.

5.5 Zugänglichkeit des Flugplatzes

Entsprechende Vorrichtungen verhindern, dass Personen unbeabsichtigt den Bewegungsbereich betreten. Zu diesem Zweck kann es notwendig sein, den Flugplatz ganz oder teilweise einzufrieden..

5.6 Kontrolldienst

Auf dem Flugplatz bzw. in direkter Nähe wird ein Kontrolldienst eingerichtet.

Es wird empfohlen, dass das unter 5.7.1 aufgeführte Telefon im Kontrolldienst eingerichtet wird.

Folgende Unterlagen werden dem Leiter des Flugplatzes und den Piloten zur Verfügung gestellt:

- a) AIP Belgien und Luxemburg, nachgeführt mit letzter erschienenen Änderung;
- b) Wöchentliche Zusammenstellung der gültigen Notams
- c) letzte Ausgabe der Luftfahrtkarte IGN 1/250.000 „Low Air – Belgium“;
- d) Flugregister ;
- e) Flugplatzhandbuch laut 3.2.1 i)

5.7 Kommunikationsnetz

5.7.1. Telefon

Flugplätze der Klasse I und II verfügen mindestens über ein am nationalen Festnetz- oder ein am Mobilfunknetz angeschlossenes Telefon.

5.7.2. Funkverbindung

Auf Antrag des Betreibers kann die Genehmigung zum Betreiben einer Bodenfunkstelle für den Flugplatz erteilt werden. Die genutzte Anlage erfüllt die I.T.U.- und ICAO-Vorschriften und ist von der Luftfahrtbehörde und dem Belgischen Institut für Telekommunikation (BIPT) zugelassen.

Die Nutzung eines Funkgerätes an Bord des Luftfahrzeuges (Luftfunkstelle) als Bodenfunkstelle ist nicht erlaubt.

5.8 Eingreifen bei Unfällen bzw. Brand eines Luftfahrzeuges

Auf einem Flugplatz, außer er wird nur für Segelflugzeuge mit Windenstarts genutzt, ist mindestens nachfolgende Brandschutzeinrichtung zur Feuerbekämpfung vorhanden:

- a) sind Flugzeuge kürzer als 12 m : 5 Pulverlöscher mit 12 kg und 2 Pulverlöscher mit 70 kg;
- b) haben Flugzeuge eine Länge von 12 m oder mehr : 7 Pulverlöscher mit 12 kg und 4 Pulverlöscher mit 70 kg;
- c) Erfolgen jährlich mehr als 2000 Bewegungen von motorgetriebenen Luftfahrzeugen, ist zusätzlich ein fahrbarer Tank mit 2.500 l Wasser und einer Minimaldurchflussrate von 500 l/Min vorhanden

5.9 Bestimmungen für temporäre Flugplätze

Flugplätze, die nur vorübergehend genutzt werden, fallen nicht unter die Bestimmungen 3.2.1 b), g), h) und j) sowie 5.4.2, 5.4.4, 5.4.6, 5.4.7, 5.4.8, 5.4.9 und 5.6, und erfüllen sie die Vorschriften unter Punkt 5.4.3 a) und b) und 5.8.a), werden sie als entsprechend den Vorschriften unter Punkt 5.4.3 und 5.8 angesehen.

5.10 Ausnahmen

- 5.10.1. Flugplätze der Klasse III fallen nicht unter die Bestimmungen der Punkte 5.4.2, 5.4.3, 5.4.4, 5.4.6, 5.4.7, 5.4.8 und 5.6, und erfüllen sie die Bestimmungen unter Punkt 5.8 a), werden sie als entsprechend den Vorschriften unter 5.8 angesehen.
- 5.10.2. Unter der Bedingung, dass die Sicherheit entsprechend garantiert wird, kann der Generaldirektor auf begründeten Antrag Ausnahmen von bestimmten Vorschriften unter Punkt 5 erteilen.

6. Betriebsvorschriften

6.1 Pflichten des Betreibers

- 6.1.1. Ist der Betreiber eine juristische Person, unterrichtet der Präsident des Vereins bzw. der Gesellschaft die Verwaltung über Änderungen an den Statuten oder an der Zusammensetzung des Verwaltungsrates.
- 6.1.2. Der Betreiber haftet für die Sicherheit und die Ordnung am Flugplatz. Zu diesem Zweck trifft er alle sachdienlichen Maßnahmen und stellt Mittel und Personen laut Flugplatzbetriebshandbuch unter Punkt 3.2.1 i) zur Verfügung.
- 6.1.3. Der Betreiber ist gehalten, in den Fällen, wo technische Vorschriften für Flugplätze nicht mehr eingehalten werden, unmittelbar die Luftfahrtbehörde zu unterrichten. Besteht der Grund für diese Mitteilung nicht mehr, unterrichtet der Betreiber dieselbe Luftfahrtbehörde.
- 6.1.4. Der Betreiber legt dem Generaldirektor den Antrag für Bewerber als Flugplatzleiter bzw. für dessen Vertreter vor. Zu diesem Zweck teilt er den Namen, die Anschrift der Betroffenen mit und fügt Unterlagen bei, die nachweisen, dass der Bewerber den Bestimmungen unter 6.3.1 und 6.3.3 entspricht. Er informiert ebenfalls die Luftfahrtbehörde über Änderungen bei der Anstellung.
- 6.1.5. Der Betreiber schickt jeden Bewerber für die Position des Flugplatzleiters bzw. Stellvertreters zum Gespräch laut 6.3.4, um dessen Befähigung zu überprüfen.
- 6.1.6. Nach der Annahme der Bewerbung durch den Generaldirektor der Luftfahrtbehörde, bestimmt der Betreiber einen Flugplatzleiter sowie einen oder mehrere Stellvertreter, die unter seiner Verantwortung die Leitung der Kontrolle der Luftfahrtsicherheit des Flugplatzes und dessen Umgebung übernehmen.
- 6.1.7. Der Betreiber zieht die Ernennung eines Flugplatzleiters bzw. eines Stellvertreters entweder nach Verzicht bzw. nach begründeter Entscheidung des Generaldirektors zurück.
- 6.1.8. Der Betreiber achtet darauf, dass ständig am Flugplatz der Flugplatzleiter bzw. dessen Vertreter anwesend ist, und zwar von der Öffnung bis zum Schließen des Flugplatzes.
- 6.1.9. Der Betreiber sorgt dafür, dass jeder Nutzer von den Vorschriften des Flugplatzes sowie von den Betriebseinschränkungen Kenntnis erhält und hält diese zur Einsicht im Kontrolldienst bereit.
- 6.1.10. Der Betreiber hält ein Flugregister zur Einsichtnahme über alle Bewegungen am Flugplatz bereit. Das Flugregister entspricht den Bestimmungen unter Punkt 6.5.
- 6.1.11. Der Betreiber abonniert jährlich das Luftfahrthandbuch AIP Belgien und Luxemburg. Darüber hinaus achtet er auf die Richtigkeit der veröffentlichten Informationen über seinen Flugplatz und gibt ggf. Vorschläge zur Berichtigung an die Luftfahrtbehörde weiter.
- 6.1.12. Der Betreiber eines Flugplatzes schließt eine Haftpflichtversicherung für Personenschäden in unbegrenzter Höhe ab und für Sachschäden in einer Höhe von mind. 200.000.000 F für Flugplätze der Klasse I und mind. 100.000.000 F für Flugplätze der Klasse II Eine Bescheinigung der Versicherungsgesellschaft wird dem Luftfahrtbehörde zugeleitet.

- 6.1.13. Der Betreiber erteilt den Beamten der Luftfahrtbehörde für die Ausübung ihrer Funktionen freien Zutritt zum Flugplatz und den Nebeneinrichtungen.
- 6.1.14. Von der Luftfahrtbehörde werden zur Ausübung ihres Auftrages von Luftfahrzeugen Landegebühren erhoben.
- 6.1.15. Der Betreiber eines Flugplatzes achtet darauf, dass:
- 6.1.15.1. das von ihm für die Bodenfunkstelle zugelassene Personal, Inhaber eines eingeschränkten Sprechfunkzeugnisses für Luftfunkstellen ist.
 - 6.1.15.2. die Funkstelle nur genutzt wird, um Luftfahrtmitteilungen auszutauschen, mit Ausnahme von Mitteilungen für die Kontrolle des Luftverkehrs;
 - 6.1.15.3. der Funkverkehr nur unter Verwendung der Standard-Sprachgruppen und den beim Funkverkehr anzuwendenden Verfahren erfolgt.
- 6.1.16. während der Öffnungszeiten des Flugplatzes für eine ständige Besetzung des Telefons gesorgt ist.

6.2 Betriebseinschränkungen

- 6.2.1. Die Nutzung des Flugplatzes durch ein Luftfahrzeug ist nur dann genehmigt, wenn nach dem Betriebshandbuch des Flugzeuges bzw. den Angaben des Herstellers, die notwendige Startbahnlänge unter Berücksichtigung des Zustandes der Bahn, der Temperatur und den Windverhältnissen nicht die Länge des Teils der Bahn, die zur Verfügung steht, übersteigt.
- 6.2.2. Der Flugplatz kann nur dann geöffnet werden, wenn die Mindestanforderungen im Flugplatzhandbuch erfüllt werden.
- 6.2.3. Die Nutzung des Flugplatzes durch ein mit Motor angetriebenes Ultraleichtflugzeug ist nur dann gestattet, wenn die Startbahnlänge bei der maximal zulässigen Masse und Wind Null nicht größer ist als die Länge der Bahn geteilt durch 3.
- 6.2.4. Ohne die Genehmigung der Luftfahrtbehörde finden keine Demonstrationen von Fallschirmsprüngen vom Flugplatz aus statt. Während der Durchführung von Fallschirmsprüngen können Luftfahrzeuge weder den Bewegungsbereich, der für die Landung der Fallschirmspringer genutzt wird, noch die Platzrunde des Flugplatzes, nutzen.
- 6.2.5. Nur Fahrzeuge mit ausdrücklicher Genehmigung durch Flugplatzleiter können sich auf dem Bewegungsbereich des Flugplatzes bewegen, wenn dieser für den Luftverkehr geöffnet ist.

6.3 Flugplatzleiter

- 6.3.1. Für die Annahme als Bewerber zum Flugplatzleiter bzw. zum Stellvertreter müssen die Bewerber folgende Bedingungen erfüllen:

- a) mindestens Inhaber einer Privatpilotenlizenz sein, ausgestellt von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union;
- b) mindestens 100 Flugstunden (50 Stunden bei UL-Landeplätzen) als verantwortlicher Pilot nachweisen können
- c) bei Flugplätzen bzw. regelmäßigen Segelflugaktivitäten mit Windenstarts, eine Erfahrung von mindestens 100 Windenstarts im Segelflugzeug und Inhaber eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeuge sein, ausgestellt von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union;
- d) im Besitz eines beschränkten Sprechfunkzeugnisses für Luftfunkstellen sein, ausgestellt entsprechend den von der Luftfahrtbehörde vorgeschriebenen Bedingungen;
- e) Weder fehlen von Verantwortungsbewusstsein in der Luftfahrt gezeigt haben, noch Übertretungen bzw. Undiszipliniertheiten mit Bezug auf Luftfahrtvorschriften in den letzten 5 Jahren begangen haben.

6.3.2. Bei Bewerbern zum Flugplatzleiter bzw. Stellvertreter, an dem nur Segelflug durchgeführt wird und lediglich Windenstarts durchgeführt werden, gelten die Punkte 6.3.1 a) und b) nicht.

6.3.3. In Abweichung von 6.3.1 a), b) und c) kann die Bewerbung einer Person mit einer umfangreichen Erfahrung im Flugplatzbetrieb vom Generaldirektor auf der Grundlage eines motivierten Antrags akzeptiert werden.

6.3.4. Beim Gespräch mit einem Vertreter der Luftfahrtbehörde muss der Bewerber ausreichende Kenntnis nachweisen:

- vom Inhalt dieses Rundschreibens ;
- vom Inhalt des Rundschreibens CIR/ACCID-01 Ausgabe 3 vom 02-97 und alle späteren Ausgaben;
- von den Eigenschaften des Flugplatzes, wo er seine Funktion ausüben möchte ;
- vom Inhalt des Flugplatzhandbuches ;
- von den Luftverkehrsregeln ;
- von der Verwendung AIP Belgien-Luxemburg;
- von den Maßnahmen bei Unfällen mit Luftfahrzeugen.

6.4 Verantwortung des Flugplatzleiter:

6.4.1. Der Leiter bzw. sein Stellvertreter öffnet und schließt den Flugplatz. Kein Flug kann ohne seine Genehmigung durchgeführt werden.

6.4.2. Der Leiter bzw. sein Stellvertreter :

- a) beurteilt die Wetterbedingungen und bestätigt, dass sie jederzeit den Mindestanforderungen für die vorgesehen Flüge entsprechen, kontrolliert den Bewegungsbereich vor der Öffnung des Flugplatzes, bestimmt die zu verwendende Start- und Landebahn und achtet auf die korrekte Lage des T im Signalfeld.
stellt sicher, dass die Teile des Bewegungsbereiches, die nicht von Luftfahrzeugen genutzt werden können, durch entsprechende Signale ausgewiesen werden;

- b) hat unmittelbar der Luftfahrtbehörde Übertretungen der Gesetzgebung und der Luftverkehrsvorschriften mitzuteilen, sowie alle Vorfälle bzw. Unfälle, die sich am Flugplatz ereignen, und zwar nach den Vorschriften laut Rundschreiben CIR/ACCID-01 Ausgabe 3 von 2/97 bzw. spätere Ausgaben;

- c) achtet darauf, dass die Piloten, die den Flugplatz nutzen, vollständig in Kenntnis gesetzt werden von den Betriebsbedingungen und den Sondervorschriften des Flugplatzes;
- d) führt das Flugzeugregister bzw. lässt es führen;
- e) informiert alle betroffenen Personen über die Verpflichtung der Einhaltung der Betriebseinschränkungen laut 6.2;
- f) stellt sicher, dass bei geöffnetem Flugplatz die Fahrzeuge, die den Bewegungsbereich befahren, keine Gefahr für den Luftverkehr hervorrufen.

6.5 Führen des Flugregisters

6.5.1. Die vollständigen Personalien des Flugplatzleiters sowie aller seiner Vertreter sind an einem gut sichtbaren Ort lesbar in der Nähe des Flugregisters ausgehängt.

Jede Bewegung eines Luftfahrzeuges (Start oder Landung) führt zu einem Eintrag im Flugregister. Das Führen kann sowohl von Hand als auch elektronisch erfolgen. Das Flugregister ist 5 Jahre an einem Platz auf dem Flugplatz aufzubewahren; in diesem Zeitraum steht es den Beamten der Luftfahrtbehörde zur Verfügung.

6.5.2. Das von Hand geführte Register hat eine Anzahl nummerierter Seiten, die in einem Heft bzw. Ringbuch zusammengefasst sind. Verbesserungen bzw. Streichungen der Eintragungen sind untersagt.

6.5.2.1. Jedes Blatt bzw. Doppelblatt ist in Spalten eingeteilt, die folgende Bezeichnungen haben:

- 1) Datum ;
- 2) Kennzeichen des Luftfahrzeugs;
- 3) Muster ;
- 4) Startzeit (Ortszeit) ;
- 5) Landezeit (Ortszeit) ;
- 6) Herkunft (Ort der letzten Zwischenlandung) : auszufüllen, wenn das Flugzeug von einem anderen Flugplatz kommt. Es kann der Name oder der ICAO-Code des Herkunftsflugplatzes angegeben werden;
- 7) Flugziel : auszufüllen, wenn das Flugzeug zu einem anderen Flugplatz fliegt. Es kann der Name oder der ICAO-Code des Zielflugplatzes angegeben werden;
- 8) Art des Fluges : Entsprechend « lokal » oder « Navigation » angeben;
- 9) Anzahl der an Bord befindlichen Personen (einschließlich verantwortlicher Flugzeugführer);
- 10) Name des verantwortlichen Flugzeugführers ;
- 11) ggf. Angaben : ob es sich um einen Schulungsflug handelt oder einen Geschäftsflug, durch Eintragung von „Schulung“ oder „Geschäftsflug“; ein bereits eingetragener Flug, der nicht stattfindet, wird annulliert durch die Eintragung in Großbuchstaben von „GESTRICHEN“.

6.5.2.3. Bei der Öffnung bzw. Schließung des Flugplatzes unterschreibt der diensthabende Leiter das Flugregister mit dem Zusatz: Flugplatz offen (geschlossen), am (Datum) um (Ortszeit). Beim Wechsel des Leiters während dieses Zeitraums unterschreibt der neue Leiter das Register bei der Übernahme des Dienstes mit dem Zusatz: Dienst wieder aufgenommen (Datum) um (Ortszeit)

6.5.3. Elektronisches Flugregister

- 6.5.3.1. Vor der Führung eines elektronischen Flugregisters ist beim Generaldirektor dazu ein Antrag auf Zustimmung mit Unterlagen einzureichen, die nachweisen, dass das System die gleiche Zuverlässigkeit hat, wie das manuelle Register.
- 6.5.3.2. Das elektronische Flugregister enthält die gleichen Spalten wie das von Hand geführte. Das System muss sofort die komplette Liste der Bewegungen eines Luftfahrzeuges auf dem Flugplatz zusammenstellen und ausdrucken.
- 6.5.3.3. Auf Verlangen eines Beamten der Luftfahrtbehörde wird eine Kopie des gesamten Flugregisters bzw. ein Teil davon oder die o.a. Liste auf Papier bzw. Diskette übergeben.
- 6.5.3.4. Sowohl der Leiter des Flugplatzes als auch sein Stellvertreter haben jeweils einen anderen elektronischen Schlüssel (Passwort). Bei der Öffnung bzw. beim Schließen des Flugplatzes gibt der diensthabende Leiter folgende Angabe ein: Flugplatz offen (geschlossen), am „Datum“ um „Ortszeit“ von „Name des Flugplatzleiters“. Im Falle des Wechsels des Flugplatzleiters im Laufe eines Tages, gibt der neue Leiter folgendes ein: Dienst wieder aufgenommen am „Datum“ um „Ortszeit“ von „Name des Flugplatzleiters“. Das System ist so zu konfigurieren, dass diese Eingabe nur dann angenommen wird, nach dem der persönliche Schlüssel des neuen Leiters eingegeben wurde.

6.6 Bestimmungen für temporäre Flugplätze

- 6.6.1. Die Vorschriften unter 6.1.4 bis 6.1.11, 6.3, 6.4.2 d) und 6.5 gelten nicht, bei temporären Flugplätzen.
- 6.6.2. Bei temporären Flugplätzen kann der Betreiber selbst die Haftung nach 6.4 übernehmen bzw. sie an den Leiter des Flugplatzes übertragen oder an dessen Stellvertreter, der auf einem ständigen Flugplatz Dienst tut.
- 6.6.3. Der Generaldirektor kann verlangen, dass ein vereinfachtes Flugregister nach den von ihm bestimmten Kriterien geführt wird.
- 6.6.4. Temporäre Flugplätze können nicht 30 Minuten nach Sonnenuntergang und 30 Minuten vor Sonnenaufgang benutzt werden.

6.7 Ausnahmen

- 6.7.1. Die Vorschriften unter 6.1.4 bis 6-1-12, 6.3, 6.4 und 6.5 gelten nicht bei Flugplätzen Klasse III.
- 6.7.2. Unter der Bedingung, dass die Sicherheit entsprechend garantiert wird, kann der Generaldirektor auf begründeten Antrag Ausnahmen von bestimmten Vorschriften unter Punkt 6 erteilen.

7. Übergangsmaßnahmen und Inkrafttreten

- 7.1 Die Genehmigungen für die Einrichtungen eines Flugplatzes, die vor Inkrafttreten der 4. Ausgabe dieses Rundschreibens erteilt wurden, bleiben unter der Bedingung gültig, dass sie die Bestimmungen der Ausgabe 4 erfüllen. Bei diesen Flugplätzen können aber die Bestimmungen Punkt 5 der Ausgabe 3 die Bestimmungen des Punktes 5, Ausgabe 4, für einen Zeitraum von 3 Jahren ersetzen.
- 7.2 Bei Flugplätzen, deren Einrichtungsgenehmigung vor dem Datum des Inkrafttretens der Ausgabe 4 dieses Rundschreibens erteilt wurde, steht dem Betreiber ab diesem Datum folgender Zeitraum zur Verfügung:
- drei Monate, um die Vorschriften Punkt 6.1.12 zu erfüllen ;
 - 18 Monate für die Einreichung aller Unterlagen und unter Punkt 3.2.1 aufgeführten Daten an die Luftfahrtbehörde, die bei der ersten Beantragung nicht übermittelt wurden.
- 7.3 Die Vorschriften Ausgabe 3 des Rundschreibens GDF-04 werden ab Inkrafttreten dieser Ausgabe abgeändert, mit Ausnahme der Bestimmungen Punkt 5, die noch 3 Jahre ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Ausgabe Gültigkeit haben.
- 7.4 Die Ausgabe 4 dieses Rundschreibens tritt am 1.3.2001 in Kraft.