



BENUTZUNGSORDNUNG

für den

Verkehrslandeplatz Dinslaken Schwarze Heide in Hünxe

Teil I Beschreibung des Flugplatzes

Bezeichnung:

Verkehrslandeplatz Dinslaken Schwarze Heide EDLD
(nachfolgend Flugplatz genannt)

Umfang der Zulassung:

Landepplatz des allgemeinen Verkehrs für:

(1) Flugzeuge

Ausgenommen sind:

- a) Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 7 t.
- b) Flugzeuge die höhere Tragfähigkeitswerte als PCN 16 erfordern.
- c) Propellerflugzeuge, die nicht mindestens über eine Lärmzulassung nach ICAO-Annex 16, Band 1, Kapitel 3, Kapitel 4, Kapitel 5, Kapitel 6 oder Kapitel 10 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) in der jeweils gültigen Fassung verfügen.
- d) Strahlflugzeuge, die nicht mindestens über eine Lärmzulassung nach ICAO-Annex 16, Band 1, Kapitel 3 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) in der jeweils gültigen Fassung verfügen.

(2) Drehflügler

Ausgenommen sind Drehflügler mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 5,7 t. Zur Durchführung von Flugbetrieb mit Drehflüglern mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 2,5 t ist die Einholung einer vorherigen Genehmigung (PPR = Prior Permission Required) beim Flugplatzbetreiber erforderlich.

(3) Segelflugzeuge

(4) Motorsegler

(5) Freiballone

(6) Ultraleichtflugzeuge

(7) sonstige Luftsportgeräte

Ergänzende Bestimmungen in der Genehmigung bleiben unberührt.



P

Betriebszeiten:**Sommer (01. April bis 31. Oktober)**

Alle Zeitangaben sind OZ.

a) 08:00 Uhr bis 20:30 Uhr

b) 06:00 bis 08:00 Uhr und 20:30 Uhr bis 22:00 Uhr PPR

Winter (01. November bis 31. März)

Alle Zeitangaben sind OZ.

a) 09:00 Uhr bis SS + 30 Min (ÖZ)

b) 06:00 bis 08:00 Uhr und 20:30 Uhr bis 22:00 Uhr PPR

c) 08:00 bis 9:00 Uhr und SS+ 30 min bis 20:30 zusätzlich PPR¹

Hauptbetriebszeit:

10:00 Uhr bis 16:00 Uhr OZ

Feuerlösch- und Rettungsbereitschaft

In der Hauptbetriebszeit besteht eine Feuerlösch- und Rettungsbereitschaft der

Flugplatzkategorie 2².

Außerhalb der Hauptbetriebszeiten ist die Feuerlösch- und Rettungsbereitschaft reduziert auf Flugplatzkategorie 1.

Auf Anforderung (OR) mit 24 h Vorlaufzeit kann bis zu Flugplatzkategorie 3 ermöglicht werden.

Platzhalterangaben:

Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH

Schwarze Heide 35

46569 Hünxe

Tel.: 02858 390

Funk: Kanal 122.705 - Frequenz 122,7000 MHz

E-Mail: flugplatz@schwarze-heide.com

Internet: www.schwarze-heide.com

Flugsicherung

Zuständige FS-Stelle Langen Tel: 06103 5500 / (5511 Flugplan schließen)

Flugplatzbezugspunkt, Lage und Höhe über NN

Flugplatzbezugspunkt

Geografische Lage:	51°36.96'	N 06°51.67'E
Höhe über NN:	213 ft ü. NN	(64,94 m ü. NN)
Dinslaken	10 km	südwestlich
Bottrop-Kirchellen	4 km	südöstlich

¹ In den zusätzlichen PPR-Zeiten wird keine PPR - Gebühr erhoben.

² vgl. Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen (vom 20. April 2023)



13

Start- und Landebahnen

Start- und Landebahn

Bezeichnung (Schwellenlagen): 08 / 26
 Länge: 1500 m
 Breite: 30 m
 Tragfähigkeit SLB: PCN 16
 Belag: Asphalt
 Einstufung (Bezugscode): Codezahl 2 B
 Lage der Schwellen:

Schwellen (THR) 08/26 jeweils um 100m bahneinwärts versetzt.

Aufsetzzone (RWY 26) für „Kleinflugzeuge <2t“ 500 m bahneinwärts versetzt.

Beginn des Startlaufes jeweils vor den Schwellen am Pistenanfang.

Parallelrollbahnbreite 10,5 m (Aufweitungen in Kurvenbereichen)

Zur Verfügung stehende Strecken:

Luftfahrzeuge über 2 t MTOM und nachgewiesene flugbetriebliche Notwendigkeit

Betriebsrichtung	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	1.400 m	1.460 m	1.500 m	1.400 m
26	1.400 m	1.460 m	1.500 m	1.400 m

Luftfahrzeuge unter 2 t MTOM und Ultralight (VFR-Day)

Betriebsrichtung	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	1.400 m	1.460 m	1.500 m	1.400 m
26	1.400 m	1.460 m	1.500 m	1.000 m

Luftfahrzeuge unter 2 t MTOM und Ultralight (VFR-Night)

Betriebsrichtung	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	1.400 m	1.460 m	1.500 m	1.400 m
26	1.400 m	1.460 m	1.500 m	1.400 m

Abmessungen:
 Start und Landebahn

Segelflug:
 900 x 30 Mtr. Gras

Anzeigegeräte und Bodensignalanlagen:

- Windsack, Signalfäche
- gelbe Warnblinkleuchten an der Schwelle zeigen an, dass motorgetriebene Luftfahrzeuge nicht starten dürfen.

Optische Ortungs- und Anflughilfen

Flugplatzleuchtfeuer, Landebahnbefeuerung, PAPI 08 und 26, Schwellenblitzer

Auto – ATIS - System

Siehe Anlage 3

Flugbetriebsfläche Gras:

Dachreiter

Landebereich für Hubschrauber:

Wie Motorflugzeuge



7

Abfertigungsvorfeld:

Bei den Flugplatzgebäuden Halle I = 70m Halle II = 30m

Hallenraum

Vorhanden

Instandsetzungen

Fa. EXTRA Aircraft Maintenance Tel.: +49 2858 91370

Fa. Skytec-Airservice Tel.: +49 2858 9174550

Treibstoffsorten

a) Avgas 100 LL

b) Jet A 1

c) Super Plus (DIN EN 228)

Ölsorten

a) TOTAL 15 W 50

b) TOTAL D 80

c) TOTAL D 100

d) TOTAL AERO 100

Grenzübergangsstelle:

nein

Kontakt: Bundespolizei Sankt Augustin Tel.: 02241 238 - 0

Hauptzollamt Duisburg Tel.: 0203 7134 - 0

Fax.: 0203 7134- 111

Hotels/Restaurants

Flugplatzgaststätte Tel.: 02858 6636

Hotels in der Stadt Bottrop, der Gemeinde Hünxe und der Stadt Dinslaken

Verkehrsanbindung

Taxi

Europcar Vermittlung



2

Teil II Benutzungs Vorschriften

1. Anwendbarkeit

Diese Benutzungsordnung regelt die Rechte und Pflichten zwischen den Benutzern und dem Halter des Flugplatzes. Die öffentlich-rechtlichen Vorschriften für die Benutzung des Flugplatzes bleiben unberührt. Die sich an die Luftfahrzeughalter wendenden Vorschriften dieser Benutzungsordnung gelten entsprechend für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne deren Halter zu sein.

Der Halter des Flugplatzes hat dafür Sorge zu tragen, dass die von der Genehmigungsbehörde vorgeschriebenen sowie sonstigen vorhandenen Einrichtungen in einem ihrer Bestimmung entsprechenden Zustand sind.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis

Die Benutzung des Flugplatzes mit Luftfahrzeugen ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Die Luftfahrzeughalter haben dem Halter des Flugplatzes auf dessen Verlangen das für die Entgeltberechnung maßgebende Gewicht der Luftfahrzeuge sowie deren Lärmschutzkategorie nachzuweisen.

2.2 Segelflugbetrieb

Die Benutzung des Flugplatzes mit Segelflugzeugen, außer Reisemotoseglern (TMG), erfolgt grundsätzlich auf den genehmigten und ausgewiesenen Betriebsflächen für Segelflug im nördlichen Bereich des Flugplatzes (Grasflächen). Die Nutzung der befestigten Start- und Landebahn durch Segelflugzeuge zum Starten im Luftfahrzeugschlepp oder Eigenstart ist nach Absprache mit der Flugleitung möglich. Luftfahrzeuge, die sich im Anflug auf die befestigte Start- und Landebahn befinden, haben Vorrang und dürfen nicht behindert werden. Ist der Infodienst des Platzes nicht durch Personal des Flugplatzhalters besetzt, übernimmt ein Verantwortlicher des Segelflugbetriebes, der als Flugleiter¹ eingewiesen und benannt ist, die Funktion des Infodienstes am Verkehrslandeplatz.

Einzelheiten über die geordnete Durchführung des Segelflugbetriebes sind in **Anlage 4** dieser Flugbetriebsordnung geregelt. Des Weiteren gelten die Bestimmungen der Segelflugbetriebsordnung des DAeC e.V.

2.3 Luftfahrzeugschleppbetrieb

Die Piloten von Schleppflugzeugen mit Schleppseil ohne Seileinzugsvorrichtung sind bei Landung auf den Betriebspisten 26 (befestigt und unbefestigt) verpflichtet, die Überflughöhe von 15 m über der Straße "Am Feuerwachturm" auch für das Seil sicherzustellen."

2.4 Rollen und Schleppen

Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Im Bereich der Vorfelder ist die Drehzahl der Triebwerke auf das zum Rollen unbedingt erforderliche Maß herabzusetzen; grundsätzlich ist im Schritt-Tempo zu rollen. In oder aus Hallen und Werkstätten darf nicht mit eigener Kraft gerollt werden. Für das Bewegen von Luftfahrzeugen mit fremder Kraft, insbesondere das Schleppen von Luftfahrzeugen, sind die Weisungen des Flugplatzhalters zu beachten.

¹ Der Begriff "Flugleiter" wird im gesamten Text stellvertretend für "Flugleitung oder sachkundige Person" genutzt.



2.5 Abfertigungsvorfeld

Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probelaufen ist nur mit Einwilligung des Flugplatzhalters zulässig. Abfertigungsplätze werden von dem Flugplatzhalter/ der Flugleitung zugewiesen. Soweit erforderlich werden die Luftfahrzeuge eingewiesen.

2.6 Statistik

Die Luftfahrzeugführer haben dem Flugplatzhalter monatlich und schriftlich die für die statistische Erhebung erforderlichen Angaben zu übermitteln.

2.7 Abstellen und Unterstellen

Bleibt ein Luftfahrzeug länger als vier Stunden auf dem Flugplatz, so hat der Luftfahrzeughalter es auf einer Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Abstell- und Unterstellplätze werden vom Flugplatzhalter zugewiesen. Die Sicherung eines abgestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter.

Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen können die Flugleitung oder die Beauftragten des Flugplatzhalters das Verbringen des Luftfahrzeuges auf einen anderen Abstell- und Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - selbst das Luftfahrzeug ohne Betätigung von Triebwerken durch geschultes Personal dorthin verbringen. Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die zivilrechtlichen Vorschriften über die Miete. Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flugzeughalter nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.8 Luftfahrzeughallen

Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

- 2.8.1 Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flugplatzes dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Halter benutzt werden.
- 2.8.2 Die Hallentore dürfen von Stellplatzbesitzern und deren Beauftragten, sowie nur von Personen betätigt werden, die der Flugplatzhalter hierzu ermächtigt hat.
- 2.8.3 Luftfahrzeuge dürfen nicht in der Halle gewaschen und abgesprüht werden. Das Gleiche gilt für Instandsetzungsarbeiten.
- 2.8.4 Das Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeuge und ähnlichen Gegenständen ist nur mit Zustimmung des Flugplatzhalters zulässig.
- 2.8.5 Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2.9 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer haben Geräusche durch die Triebwerke ihrer Luftfahrzeuge auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken.

2.10 Wartungsarbeiten

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie das Waschen und Absprühen von Luftfahrzeugen dürfen nur auf den vom Flugplatzhalter zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden.



Handwritten signature or mark.

2.11 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flugplatz bewegungsunfähig liegen, so darf der Flugplatzhalter das Luftfahrzeug auch gegen den Widerspruch des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist.

Für Schäden haftet der Flugplatzhalter nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das Gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, sein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flugplatzhalter dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter bzw. dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden trifft.

3. Heißluftballon-Aufstiege

- 3.1 Fahrten mit Heißluftballonen vom Verkehrslandeplatz Schwarze Heide sind nur erlaubt, wenn
 - 3.1.1 kein Segelflugbetrieb stattfindet bzw. unterbrochen wird
 - 3.1.2 der Motorflugbetrieb nach den vorherrschenden meteorologischen Verhältnissen (Windrichtung/-stärke) nicht beeinträchtigt wird.
- 3.2 Als Aufrüst- und Aufstiegsplatz dürfen nur die Betriebsflächen „Segelflug“ mit einem Mindestabstand von 100 m vom Rand der Motorflug-Start- und Landebahn, benutzt werden.
- 3.3 Vor Aufnahme des Aufrüstvorganges ist das Vorhaben mit dem Platzhalter abzustimmen und dessen Einverständnis einzuholen. Der Fahrbetrieb darf nur in Anwesenheit eines Flugleiters oder einer sachkundigen Person durchgeführt werden.
- 3.4 Findet der Fahrbetrieb jedoch innerhalb der PPR - Zeiten des Flugplatzes statt, hat der Halter/Ballonführer einen „sachkundigen“ Startleiter zu benennen.
- 3.5 Der Fahrbetrieb darf nur am Tage (SR bis 60 Min. vor SS) nach Sichtflugregeln (VFR) und unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) durchgeführt werden.
- 3.6 Während der Aufrüstzeit und den Startvorbereitungen müssen von sachkundigen Personen am Startplatz bereitgehalten werden:
 - 2 Feuerlöscher mit 12 kg Trockenlöschpulver
 - 1 Sanitätskasten DIN 14142
- 3.7 Die Haltemannschaft muss entsprechend den Wetterverhältnissen ausreichend sein.

4. Fallschirmsprungbetrieb

Ist der Infodienst des Platzes nicht durch Personal des Flugplatzhalters besetzt übernimmt ein Verantwortlicher des Fallschirmsprungbetriebes, der als Flugleiter eingewiesen und benannt ist, die Funktion des Infodienstes am Verkehrslandeplatz.

*17*

5. Betreten und Befahren

5.1 Straßen und Plätze

Die von dem Halter des Flugplatzes eröffneten Straßen und Plätze sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet und können aus betrieblichen Gründen beschränkt und gesperrt werden. Der Flugplatz darf nur durch die von dem Flugplatzhalter hierfür freigegebenen Ein- und Ausgänge betreten, befahren und verlassen werden. Nicht berechtigten Personen ist der Zutritt zum Flugplatzgelände untersagt. Gästen ist grundsätzlich nur in Begleitung einer berechtigten Person der Aufenthalt auf dem Flugplatzgelände gestattet.

5.2 Fahrzeugverkehr

Das Befahren des Flugplatzgeländes mit PKWs, Motorrädern oder anderen Kfz ist grundsätzlich untersagt. Auf Antrag kann der Platzhalter das Befahren des Geländes gestatten.

Werden Fahrzeuge, die nicht zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, auf dem Flugplatz verwendet, so ist der Halter der Fahrzeuge für den betriebssicheren Zustand und die ordnungsgemäße Bedienung der Fahrzeuge verantwortlich. Diese Fahrzeuge sind zu kennzeichnen und dem Platzhalter mit der Benennung des verantwortlichen Halters zu melden.

Von Schadensersatzansprüchen aus dem Betrieb derartiger Fahrzeuge hat der Eigentümer oder Halter dieser Fahrzeuge den Halter des Flugplatzes freizustellen. Die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung über das Verhalten im Verkehr finden auf den Fahrzeugverkehr auf dem Verkehrslandeplatz entsprechende Anwendung.

Kraftfahrzeuge und Kleinfahrzeuge (z. B. Fahrräder) dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen außerhalb des Flugplatzgeländes abgestellt werden. Die von dem Platzhalter erlassenen Weisungen sind zu beachten.

5.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

Unbekannten bzw. unberechtigten Personen ist kein Zugang zum Flugplatzgelände zu gewähren.

Zu den Anlagen gehören insbesondere:

das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Flächen),

das Vorfeld,

die Luftfahrzeughallen sowie

sonstige Räume und Verkehrsflächen, die innerbetrieblichen Zwecken dienen.

Die Beauftragten der Zoll-, Pass- und Gesundheitsbehörde sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flugplatzhalter hiervon vorher benachrichtigten. Die Rechte der Luftfahrtbehörden und des Deutschen Wetterdienstes bleiben unberührt.

Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flugplatzhalters besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

5.4 Benutzung Rollwege / Vorfelder

Personen, die das Rollfeld oder Vorfeld betreten oder befahren, bedürfen der Zustimmung des Platzhalters oder eines Beauftragten und haben deren Weisung zu befolgen.

5.5 Vorfelder

Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf Schritttempo begrenzt.

Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.



18

5.6 Mitführen von Hunden

Hunde sind an der Leine zu führen.

Für zusätzliche und ergänzende Hinweise in Bezug auf Nr. 5.1 bis 5.6 wird hiermit auf die Sicherheitsbestimmungen gem. Anlage 1 zur Benutzungsordnung verwiesen.

6. Sonstige Betätigung

6.1 Gewerbliche Betätigung

Gewerbliche Betätigung ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flugplatzhalter zulässig. Entsprechendes gilt auch für Ton- und Bildaufnahmen sowie für Rundfunk- und Fernsehübertragungen.

6.2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flugplatzhalters

6.3 Lagerung

Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flugplatzhalters gelagert werden. Frachten, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flugplatzhalters gelagert werden.

6.4 Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten. (Anlage 1)

6.5 Fundsachen

Sachen, die in den allgemein zugänglichen Anlagen des Verkehrslandeplatzes gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Platzhalter (Abfertigungsgebäude) abzugeben. Es gelten die Bestimmungen des BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen des Flugplatzes und der Hallen sind zu vermeiden.

Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern zu beseitigen; andernfalls kann der Flugplatzhalter die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7.2 Abwässer

Soweit der Halter des Flugplatzes nicht anders bestimmt, darf in die Abwassereinläufe/ Abwasserdolen kein Schmutzwasser eingeleitet werden. Zuwiderhandelnde haben den Flugplatzhalter von Ansprüchen Dritter freizustellen.

8. Einwilligung

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen sind jeweils vorher einzuholen.

*D*

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flugplatzbenutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flugplatzhalters verstößt, kann durch den Platzhalter von dem Flugplatz verwiesen werden.

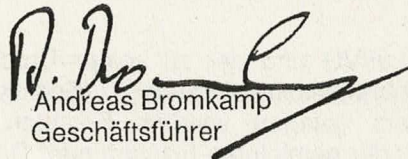
10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

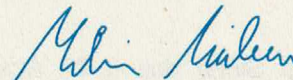
Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Dinslaken oder Bottrop.

Die Flugplatz-Benutzungsordnung mit ihren Anlagen tritt mit ihrer Genehmigung durch die Bezirksregierung Düsseldorf in Kraft. Gleichzeitig verliert die Flugplatz-Benutzungsordnung vom 30.05.2011 ihre Gültigkeit.

Hünxe, den 15. Mai 2025

Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH


Andreas Bromkamp
Geschäftsführer

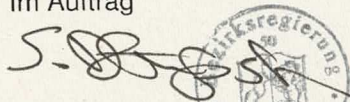

Martin Wiechers
Geschäftsführer

Anlagen:

- 1) Sicherheitsbestimmungen
- 2) Notfallplan
- 3) Flugbetrieb unter Einsatz eines Auto-ATIS-Systems
- 4) Regelungen des Segelflugbetriebes

Genehmigt:

Bezirksregierung Düsseldorf
Dez. 26 – Luftfahrtbehörde –
Im Auftrag



Düsseldorf, 10.07.2025

Sicherheitsbestimmungen des Verkehrslandeplatzes Dinslaken/Schwarze Heide

1. Umgang mit Kraftstoffen

- 1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden, es dürfen sich keine Personen an Bord befinden.
- 1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf von dem Platzhalter zugewiesenen Plätzen betankt werden. Muss ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Feuerwehr zulässig.
- 1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muss es mit den angeschlossenen Kraftstoff-Versorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.
- 1.4 Während des Be- und Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 5m um Tanköffnungen, aus denen Gas/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Be- und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Handys müssen ausgeschaltet sein.
- 1.5 Überfließen und verschütten von Kraft- und Schmierstoffen ist zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Abs. 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 Meter entsprechend anzuwenden.
- 1.6 Verschütteter Kraftstoff ist durch Aufbringen von Sand oder Bindemittel sofort zu binden.
- 1.7 Drainen ist nur zulässig, wenn der abfließende Kraftstoff in einem Behälter aufgefangen wird und ordnungsgemäß entsorgt wird.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

- 2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.
- 2.2 Prüfläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur an dem vom Platzhalter bestimmten Stellen vorgenommen werden.
- 2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert sein.
- 2.4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge unmittelbar vor dem Anlassen einzuschalten und erst nach Stillstand abzuschalten.

- 2.5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt wird.
- 2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anlässt oder während ihres Laufes bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschauben, sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme, keine Personen verletzen.
- 2.7 Das Luftfahrzeug muss so gestellt werden, dass der von ihm verursachte Luftstrom keine Personen oder den Betrieb auf dem Flugplatz gefährdet und auch nicht auf Flugplatzgebäude gerichtet ist.
- 2.8 Auf den Vorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höheren Drehzahlen gebracht werden als nach den Umständen vermeidbar.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 Metern um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Platzhalter zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen- wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfer- ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

- 5.1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennenden Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennende Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüfteten Räumen verwendet werden.
- 5.2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuererschützbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet werden.
- 5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind ordnungsgemäß zu entsorgen.



6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

- 6.1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, dass keine Feuer- und keine Explosionsgefahr entstehen.
- 6.2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.
- 6.3 Gefüllte oder leere Kraftstoff- und Schmierfässer sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.
- 6.4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebr. Putzmaterialien, usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dicht schließendem Deckel zu sammeln.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

Aufgrund der besonderen Bedeutung wird hierzu auf die separate und umfängliche Anlage 2 zur Flugplatzbenutzungsordnung - Notfallplan - verwiesen.

8. Unberechtigte Zugänge

Unbekannten bzw. unberechtigten Personen ist kein Zugang zum Flugplatzgelände zu gewähren. Sollten auf dem Flugplatzgelände Personen angetroffen werden, die sich dort unberechtigt aufhalten, sollten diese nach Möglichkeit angesprochen werden und deren Zugangsberechtigung erfragt werden. In jedem Fall - insbesondere, wenn die Personen nicht unmittelbar angesprochen werden (können) - ist die Verwaltung/Flugleitung unverzüglich über diese Personen zu informieren.

9. Sicherung von Zugängen und Zufahrten zum Flugplatzgelände

Gesicherte Zugänge und Zufahrten zum Flugplatzgelände (Luftseite) sind stets zu verschließen und somit gegen unbefugten Zugang zu sichern. Die Schlüssel sind so zu sichern, dass ein unberechtigter Zugriff ausgeschlossen ist. Der Verlust bzw. das Nicht mehr Vorhandensein eines entsprechenden Schlüssels ist umgehend dem Flugplatzbetreiber zu melden.

10. Sicherung von Luftfahrzeugen

Luftfahrzeughalter bzw. -besatzungen sind für die ordnungsgemäße Sicherung von Luftfahrzeugen auch bei kurzzeitigem Abstellen der Luftfahrzeuge verantwortlich. Luftfahrzeuge, die nicht in Betrieb sind, sind entweder in verschlossenen Abstellhallen abzustellen oder mit geeigneten Mitteln gegen unberechtigten Zugriff zu sichern. Luftfahrzeughalter bzw. die verantwortlichen Luftfahrzeugführer haben dafür zu sorgen, dass Luftfahrzeugschlüssel getrennt vom abgestellten Luftfahrzeug aufbewahrt werden. Die Schlüssel abgestellter Luftfahrzeuge sind gegen unberechtigten Zugriff zu sichern.



11. Sicherung von Abstellhallen/-flächen

Unbekannten Personen ist kein Zugang zu den Abstellflächen/-hallen zu gewähren. Es ist in solchen Fällen Rücksprache mit dem Flugplatzbetreiber zu halten. Die Abstellhallen sind stets zu verschließen.

Die Schlüssel zu den Abstellhallen sind sicher aufzubewahren, so dass Dritte keinen Zugriff auf diese haben.

Der Verlust bzw. das Nicht mehr Vorhandensein eines entsprechenden Schlüssels ist umgehend dem Flugplatzbetreiber zu melden.

12. Mitnahme von Fluggästen/Vercharterung

Bei Vercharterung bzw. Vermietung von Luftfahrzeugen und Luftsportgeräten aller Art sowie bei allen Flügen mit Fluggästen ist vom Anbieter die Plausibilität der Angaben zu prüfen. Charterer, Mieter und Fluggäste sollen sich ausweisen. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer gewährleistet, dass Fluggäste keine verbotenen Gegenstände mitführen. Bei Verdachtsmomenten sollte von der Vercharterung bzw. Vermietung Abstand genommen bzw. auf die Mitnahme der Fluggäste verzichtet werden.



Notfallplan für den Verkehrslandeplatz (VLP)

Dinslaken Schwarze Heide

Inhalt

1.	Einführung.....	2
1.1.	Zweck des Notfallplans	2
1.2.	Geltungsbereich.....	2
1.3.	Entwicklungsgrundlage	2
1.4.	Zusammenarbeit mit Behörden	2
2.	Risikobewertung	2
2.1.	Methodik der Risikobewertung.....	3
2.2.	Identifizierte Risiken	3
2.3.	Maßnahmen zur Risikominimierung.....	3
3.	Notfallverfahren.....	4
3.1.	Abschnitt 1 - Telefonnummern für Notfälle	5
3.2.	Abschnitt 2 – Unfall eines Luftfahrzeugs auf dem Verkehrslandeplatz (VLP)	7
3.3.	Abschnitt 3 – Unfall eines Luftfahrzeugs außerhalb des VLP	10
3.4.	Abschnitt 4 – Störung eines Luftfahrzeugs während des Fluges.....	13
3.5.	Abschnitt 5 - Gebäudebrände	15
4.	Rollen und Verantwortlichkeiten	16
4.1.	Betriebsleitung	16
4.2.	Brandschutz- und Rettungsdienst des Verkehrslandeplatzes (VLP) (Flugplatzfeuerwehr)	17
5.	Kommunikation	17
5.1.	Betriebsfunk	18
5.2.	Telefonalarmierung	18
5.3.	Verbindungsbeauftragter der Feuerwehr	18
5.4.	Weitergabe von Informationen	18
6.	Verantwortliche Personen – Standortfunktionen	18
7.	Revisionen.....	19



Einführung

Der vorliegende Notfallplan für den VLP Dinslaken Schwarze Heide wurde entwickelt, um auf die verschiedenen Notfallsituationen angemessen reagieren zu können. Als entscheidendes Instrument für die Sicherheit und den Schutz von Leben, Eigentum und der Umwelt ist dieser Plan darauf ausgerichtet, klare Verfahren und Richtlinien für das Notfallmanagement bereitzustellen.

1.1. Zweck des Notfallplans

Der Notfallplan beschreibt die erforderlichen Maßnahmen, die die Reaktionsfähigkeit des VLP Dinslaken Schwarze Heide in Notfallsituationen sicherstellen und das Handeln aller Beteiligten, einschließlich des Personals des Verkehrslandeplatzes, der Einsatzkräfte und anderer ggf. beteiligter Parteien koordinieren.

1.2. Geltungsbereich

Dieser Notfallplan gilt für den gesamten VLP Dinslaken Schwarze Heide und deckt diverse Szenarien ab. Er richtet sich an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie an externe Einsatzkräfte und Partner, die im Falle eines Notfalls am VLP involviert sein könnten.

1.3. Entwicklungsgrundlage

Der Plan wurde unter Berücksichtigung nationaler und internationaler Sicherheitsstandards sowie unter Einbeziehung bewährter Praktiken für Notfallmanagement erstellt. Regelmäßige Prüfungen und Anpassungen werden als Revision erfasst, um sicherzustellen, dass der Notfallplan aktuellen Bedrohungen und Herausforderungen gerecht wird.

1.4. Zusammenarbeit mit Behörden

Der VLP Dinslaken Schwarze Heide kooperiert eng mit lokalen, regionalen und nationalen Behörden, einschließlich Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei, um eine koordinierte Reaktion auf Notfallsituationen zu gewährleisten. Der Austausch von Informationen und gemeinsame Planung spielen eine zentrale Rolle in dieser Zusammenarbeit. Die Effektivität dieses Notfallplans hängt von der Schulung aller beteiligten Parteien, regelmäßigen Übungen sowie einer ständigen Überprüfung und Aktualisierung ab. Im Falle eines Notfalls ist eine klare Kommunikation und rasches Handeln entscheidend, um Leben zu retten, zu schützen und Schäden zu minimieren.

2. Risikobewertung

Die Risikobewertung für den VLP Dinslaken Schwarze Heide spielt eine zentrale Rolle im Rahmen des Notfallmanagements. Sie ermöglicht es, potenzielle Gefahren und Bedrohungen zu identifizieren, ihre Auswirkungen zu verstehen und angemessene Maßnahmen zur Vorbereitung auf Notfallsituationen zu ergreifen.



2.1. Methodik der Risikobewertung

Die Risikobewertung erfolgt auf Basis einer systematischen Analyse verschiedener Aspekte, darunter:

1. Identifikation von potenziellen Risiken:

Erfassung aller möglichen Bedrohungen und Gefahren, die den VLP betreffen könnten, einschließlich Unfälle/Störungen, Brände, Naturkatastrophen und Sicherheitsvorfälle.

2. Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit:

Analyse der Wahrscheinlichkeit, dass ein bestimmtes Risiko tatsächlich eintritt, unter Berücksichtigung von historischen Daten und aktuellen Trends.

3. Bewertung der Auswirkungen:

Abschätzung der möglichen Konsequenzen und Schäden im Falle des Eintretens eines Risikos, sowohl in Bezug auf menschliche Sicherheit als auch auf materielle und infrastrukturelle Ressourcen.

4. Risikobewertung und Kategorisierung:

Zusammenführung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkungen, um Risiken in Kategorien einzuteilen, von hoch bis niedrig.

2.2. Identifizierte Risiken

Basierend auf der Risikobewertung wurden mehrere potenzielle Risiken identifiziert, darunter, aber nicht beschränkt auf:

- Unfall eines Luftfahrzeugs auf dem Verkehrslandeplatz
- Unfall eines Luftfahrzeugs außerhalb des Verkehrslandeplatz
- Störung eines Luftfahrzeugs während des Fluges
- Gebäudebrände

2.3. Maßnahmen zur Risikominimierung

Der Notfallplan enthält spezifische Maßnahmen zur Minderung der identifizierten Risiken. Diese reichen von klaren Handlungsanweisungen für den Ernstfall, bis hin zu Schulungsprogrammen und regelmäßigen Übungen, um die erforderliche Reaktionsfähigkeit aller Beteiligten zu verbessern. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass diese Risikobewertung regelmäßig überprüft, aktualisiert und als Revision erfasst wird, um auf Veränderungen in der Betriebsumgebung und in der Luftfahrtindustrie zu reagieren.



3. Notfallverfahren

Am VLP Dinslaken Schwarze Heide machen einmotorige Luftfahrzeuge bis zu einem maximalen Abfluggewicht von 2 Tonnen MTOW (E- und M-Klasse) den größten Anteil am Luftverkehr aus. Für weniger häufig anzutreffende Luftfahrzeugtypen, wie die Pilatus PC 12, Beech King Air 100/200/350, Cessna Citation, wurden spezifische Einsatzpläne für Rettungs- und Brandschutzmaßnahmen aufgenommen.

Diese sind detailliert ausgearbeitet und im Anhang A bis D dieses Dokumentes hinterlegt.

Für den Hubschrauberbetrieb sind die technischen Notfallverfahren und damit verbundenen Abläufe grundsätzlich identisch zu den bei Flächenflugzeugen gültigen Abläufen und Regelungen.

Dieser Notfallplan beinhaltet in Anhang C technische Aufbaudetails sowohl für Flächenflugzeuge als auch für Hubschrauber.

Beim Segelflugbetrieb entsprechen die technischen Notfallverfahren und damit verbundenen Abläufe ebenfalls den bei benzingetriebenen Flächenflugzeugen gültigen Regelungen. Die Notfall- und Rettungsrisiken verringern sich aber durch nicht vorhandene Benzintanks und fehlende benzingetriebene Antriebsmotoren.



3.1.Abschnitt 1 - Telefonnummern für Notfälle

- Stadt Bottrop: 02041 7030
außerhalb der Dienstzeitenalarmierung über die Feuerwehr Bottrop
Kreis Wesel: 0281 2072505
oder über die Kreisleitstelle Wesel



3.1 Abschnitt 2 - Vereine und Firmen am VLP Dinslaken Schwarze Heide

Vereine

Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen e.V. 0160 90538409

GFL-Gemeinschaft für Luftsport 02858 7896

Startbahn 26 0173 2959796

Flugsportverein Oberhausen — Duisburg

Luftsportverein Dinslaken- Bottrop e.V. 0172 2868525

Flugsportverein Gladbeck e.V. 0170 2756431

MDSH Motorfluggruppe Dinslaken e.V. 0163 4686575

Firmen

Extra Flugzeugproduktion und

Vertrieb GmbH 02858 91370

Extra Aircraft Maintenance 02858 913756

GASS GmbH 02151 653 1114

Jochen Petermann Flugschule 02858 9174550

H.D. Schulz Luftfahrt Kunstflug 0163 4053000

Skytec-Airservice GmbH 02858 9174547

Aveo Flight Academy 0171 7564124



3.2. Abschnitt 2 – Unfall eines Luftfahrzeugs auf dem Verkehrslandeplatz (VLP)

1. Maßnahmen der Betriebsleitung (in der so empfohlenen Reihenfolge sofort telefonisch):

- Sofortige Alarmierung des Brandschutz- und Rettungsdienstes des VLP
- Alarmierung der öffentlichen Feuerwehr gemäß Notfallplan
- Einstellung des Flugbetriebes
- Information an die Flugsicherungsstelle, SAR-Zentrale, Luftfahrtbehörde über Meldekopf der Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 26, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Polizei und den Betreiber des VLP
- Gedächtnisprotokoll über den Unfallhergang anfertigen
- Betriebsleitungsposten muss zwingend besetzt bleiben
- Unfälle oder Zwischenfälle bei der Verladung, Befüllung, Beförderung oder Entladung gefährlicher Güter sind separat meldepflichtig bei ECCAIRS (European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems)

2. Maßnahmen der Feuerwehr - und Rettungsdienste:

- Sofortige Reaktion auf den Notfall, einschließlich Brandbekämpfung, Personenrettung und technischer Hilfeleistung durch den Brandschutz- und Rettungsdienst des VLP
- Gesamteinsatzleitung durch die örtliche Feuerwehr, sobald vor Ort
- Entsendung eines Verbindungsbeauftragten der Feuerwehr in die Flugleitung zur Gesamtkoordination, Bündelung von Flugplatz-Betriebsfunk und BOS Funk
- Bereitstellung von Erste Hilfe Maßnahmen und medizinischer Versorgung für Verletzte
- Anforderung von weiteren Organisationen zur Unterstützung, z.B. Feuerwehr Stadt Bottrop / Hünxe/ Dinslaken/ Wesel, THW oder Katastrophenschutz etc.

3. Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten:

- Durchführung ihrer hoheitlichen und ordnungsbehördlichen Aufgaben
- Ggf. Sicherung und Absperren des Unfallortes



4. Maßnahmen des Betreibers des VLP:

- Räumung der Unfallstelle nach der Beweisaufnahme und Freigabe durch die zuständigen Behörden
- Schnellstmögliche Wiederherstellung der Einrichtungen und Anlagen für den Flugbetrieb

5. Maßnahmen der medizinischen Dienste

- Erste Hilfe Maßnahmen durch den Brandschutz- und Rettungsdienst des VLP bis zum Eintreffen der öffentlichen Feuerwehr und des Rettungsdienstes

6. Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugführers

- Benennung eines Ansprechpartners nach Information über den Flugunfall
- Bereitstellung von Informationen über das betroffene Luftfahrzeug
- Bergung des Luftfahrzeugs bzw. Beauftragung Dritter zur Bergung des Luftfahrzeugs nach Freigabe durch die zuständigen Behörden
- Kooperation bei der Ermittlung der Unfallursache
- Kommunikation mit allen relevanten Behörden incl. Meldung ECCAIRS und BFU

7. Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzstelle

- Die Notfallzentrale am VLP Dinslaken Schwarze Heide wird durch die Betriebsleitung und den Verbindungsbeauftragten der Feuerwehr in der Flugleitung gebildet. Sie übernimmt die Gesamtkoordination des Notfalleinsatzes. **Standort der Notfallzentrale ist immer der TOWER.**
- Die mobile Einsatzstelle ist die kommunikative Schnittstelle zwischen allen am Notfalleinsatz beteiligten Organisationen. Sie befindet sich direkt am Notfallort und bündelt dort die Kommunikation zwischen den dort eingesetzten Kräften und der Notfallzentrale im TOWER.

8. Kommunikationsnetz

- Es sind folgende Kommunikationsnetze zu berücksichtigen
 - Flugfunk
 - VLP Betriebsfunk
 - BOS Funk
- Die Verbindung der vorhandenen Kommunikationsnetze erfolgt durch den Verbindungsbeauftragten in der Flugleitung



9. Maßnahmen von Stellen, die an die Vereinbarungen zur gegenseitigen Hilfe in Notfällen beteiligt sind

- Es bestehen keine Vereinbarungen zur gegenseitigen Hilfe mit Dritten

10. Maßnahmen der staatlichen Behörden

- Die Maßnahmen der staatlichen Behörden erfolgen gemäß den ihnen zugeteilten hoheitlichen Aufgaben
- Der VLP Dinslaken Schwarze Heide unterstützt die Behörden bei der Aufklärung der Unfallursache beispielsweise durch die Zulieferung von benötigten technischen Aufzeichnungen (Wetterdaten etc.)

11. Maßnahmen der Verkehrsbehörden (Luft, Land, See)

- Aufgrund der Art und Eigenschaften des Flugbetriebes und der Organisation des VLP erfolgt grundsätzlich eine direkte Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden, jedoch werden ggf. erforderliche Maßnahmen durch die Feuerwehr, die Polizei oder die vor Ort behördlich festgelegte Einsatzleitung initiiert.

12. Maßnahmen der örtlichen Feuerwehren

- Beim Eintreffen der Feuerwehr Übernahme der Einsatzleitung
- Entsendung eines Verbindungsbeauftragten zur Flugleitung für die Gesamtkoordination, Bündelung von Flugfunk, Betriebsfunk und BOS Funk
- Anfordern von weiteren Organisationen zur Unterstützung (Umweltamt, THW)

13. Maßnahmen des Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit

- Die Information der Öffentlichkeit erfolgt durch:
die Geschäftsführung des VLP Dinslaken Schwarze Heide
den Einsatzleiter oder Pressesprecher der Feuerwehr oder der Polizei

14. Maßnahmen aller sonstigen Stellen

- Abhängig von der Art des Unfalls können auch andere Stellen wie Umweltschutzbehörden o.ä. beteiligt sein. Diese werden, wenn nötig, über die Feuerwehr angefordert.



3.3. Abschnitt 3 – Unfall eines Luftfahrzeugs außerhalb des VLP

Die in diesem Abschnitt genannten Maßnahmen kommen nur zur Anwendung, wenn es sich um einen Unfall in unmittelbarer Umgebung des VLP handelt.

1. Maßnahmen der Betriebsleitung (in der so empfohlenen Reihenfolge sofort telefonisch):

- Sofortige Alarmierung des Brandschutz- und Rettungsdienstes des VLP
- Alarmierung der öffentlichen Feuerwehr
- Einstellung des Flugbetriebes
- Bereitstellung von Informationen über den Unfallort an relevante Behörden, soweit möglich
- Information an die Flugsicherungsstelle, SAR-Zentrale, Luftfahrtbehörde über Meldekopf der Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 26, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Polizei und den Betreiber des VLP.
- Gedächtnisprotokoll über den Unfallhergang anfertigen
- Betriebsleitungsposten muss zwingend besetzt bleiben
- Unfälle oder Zwischenfälle bei der Verladung, Befüllung, Beförderung oder Entladung gefährlicher Güter sind separat meldepflichtig bei ECCAIRS (European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems)

2. Maßnahmen der Feuerwehr und Rettungsdienste:

- Falls der Unfallort in unmittelbarer Umgebung des VLP liegt, sofortige Reaktion auf den Notfall, einschließlich Brandbekämpfung, Personenrettung und technischer Hilfeleistung durch den Brandschutz- und Rettungsdienst des VLP.
- Lokalisierung und Absicherung der Unfallstelle
- Bereitstellung von Erste Hilfe Maßnahmen und medizinischer Versorgung für Verletzte

3. Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten:

- Durchführung ihrer hoheitlichen und ordnungsbehördlichen Aufgaben
- Gef. Sicherung und Absperren des Unfallortes

4. Maßnahmen der örtlichen Feuerwehr

- Bei Eintreffen Übernahme der Einsatzleitung ggf. Entsendung eines Verbindungsbeauftragten in die Flugleitung



- Anfordern weiterer Organisationen zur Unterstützung

5. Maßnahmen des Betreibers des VLP:

- Außerhalb des VLP besteht keine Zuständigkeit der Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH, die über die Sofortmaßnahmen und Informationspflichten lt. Punkt 1 bis 3 hinausgehen.

6. Maßnahmen der medizinischen Dienste

- Erste Hilfe Maßnahmen durch den Brandschutz- und Rettungsdienst des Flugplatzes bis zum Eintreffen der öffentlichen Feuerwehr und des Rettungsdienstes.

7. Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugführers

- Benennung eines Ansprechpartners nach Information über den Flugunfall
- Bereitstellung von Informationen über das betroffene Luftfahrzeug
- Bergung des Luftfahrzeugs bzw. Beauftragung Dritter zur Bergung des Luftfahrzeugs nach Freigabe durch die zuständigen Behörden
- Kooperation bei der Ermittlung der Unfallursache
- Kommunikation mit allen relevanten Behörden

8. Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzstelle

- Die Notfallzentrale am VLP Dinslaken Schwarze Heide wird durch die Betriebsleitung und den Verbindungsbeauftragten der Feuerwehr in der Flugleitung gebildet.

9. Kommunikationsnetz

- Es sind folgende Kommunikationsnetze zu berücksichtigen
- Flugfunk
- VLP Betriebsfunk
- BOS Funk

10. Maßnahmen von Stellen, die an die Vereinbarungen zur gegenseitigen Hilfe in Notfällen beteiligt sind

- Es bestehen keine Vereinbarungen zur gegenseitigen Hilfe mit Dritten

11. Maßnahmen der staatlichen Behörden

- Die Maßnahmen der staatlichen Behörden erfolgten gemäß den ihnen zugeteilten hoheitlichen Aufgaben



- Der VLP Dinslaken Schwarze Heide unterstützt die Behörden bei der
- Aufklärung der Unfallursache beispielsweise durch die Zulieferung von benötigten technischen Aufzeichnungen (Wetterdaten etc.)

12. Maßnahmen der Verkehrsbehörden (Luft, Land, See)

- Aufgrund der Art und Eigenschaften des Flugbetriebes und der Organisation des VLP erfolgt grundsätzlich eine direkte Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden, jedoch werden ggf. erforderliche Maßnahmen durch die Feuerwehr, die Polizei oder die vor Ort behördlich festgelegte Einsatzleitung initiiert.

13. Maßnahmen des Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit

- Die Information der Öffentlichkeit erfolgt durch:
die Geschäftsführung des VLP Dinslaken Schwarze Heide
den Einsatzleiter oder Pressesprecher der Feuerwehr oder der Polizei

14. Maßnahmen aller sonstigen Stellen

- Abhängig von der Art des Unfalls können auch andere Stellen, wie Umweltschutzbehörden o.ä. beteiligt sein. Diese werden, wenn nötig, über die Feuerwehr angefordert.

3.4. Abschnitt 4 – Störung eines Luftfahrzeugs während des Fluges

1. Maßnahmen der Betriebsleitung: (in der so empfohlenen Reihenfolge sofort telefonisch):

- Kommunikation mit betroffenem Luftfahrzeug um Informationen über die Störung zu erhalten
- Sofortige Alarmierung des Brandschutz- und Rettungsdienstes des VLP
- Alarmierung der öffentlichen Feuerwehr gemäß Notfallplan „Bereitschaftsalarm Luftnotfall“
- Einstellung des Flugbetriebes
- Bereitstellung von Informationen über die Position des Luftfahrzeugs
- Identifizierung und Klassifizierung als Dringlichkeits- oder Notverkehr
- Information an die Flugsicherungsstelle, SAR-Zentrale, Luftfahrtbehörde über Meldekopf der Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 26, Bundesstelle für Flugunfall-untersuchung, Polizei und den Betreiber des VLP
- Gedächtnisprotokoll über den Unfallhergang anfertigen
- Unfälle oder Zwischenfälle bei der Verladung, Befüllung, Beförderung oder Entladung gefährlicher Güter sind separat meldepflichtig bei ECCAIRS (European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems)
- Betriebsleitungsposten muss zwingend besetzt bleiben

2. Maßnahmen der Feuerwehr und Rettungsdienste:

Die Alarmierung der öffentlichen Feuerwehr im Rahmen von Störungen im Fluge erfolgt nach Einschätzung der Flugleitung und des Piloten in Abhängigkeit von der Luftfahrzeugklasse und der Art der Störung

- local Standby

Bereitschaft zur sofortigen Alarmierung und Einsatz am VLP

- Full Emergency

Sofortige Alarmierung und Einsatz am VLP

Koordination mit der Flugleitung für den geplanten Landeanflug des betroffenen Luftfahrzeugs

Bereitstellung von Feuerlöschmitteln gemäß erwarteter Störung



3. Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten:

- Durchführung ihrer hoheitlichen und ordnungsbehördlichen Aufgaben
- Ggf. Sicherung und Absperren des Unfallortes

4. Maßnahmen des Betreibers des VLP:

- Im Brandschutz und Rettungsdienst geschulte Mitarbeiter werden von ihren Regeltätigkeiten abgezogen und in Alarmbereitschaft versetzt.

5. Maßnahmen der medizinischen Dienste

- Bereitschaft zur sofortigen medizinischen Versorgung im Falle von Verletzungen oder Medizinischen Notfällen

6. Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugführers

- Benennung eines Ansprechpartners nach Information über den Flugunfall
- Bereitstellung von Informationen über das betroffene Luftfahrzeug
- Bergung des Luftfahrzeugs bzw. Beauftragung Dritter zur Bergung des Luftfahrzeugs nach Freigabe durch die zuständigen Behörden
- Kooperation bei der Ermittlung der Unfallursache
- Kommunikation mit allen relevanten Behörden

7. Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzstelle

- Die Notfallzentrale am VLP Dinslaken Schwarze Heide wird durch die Betriebsleitung und den Verbindungsbeauftragten der Feuerwehr in der Betriebsleitung gebildet.

8. Sonstige Stellen

- Je nach Bedarf werden weitere Stellen einbezogen



3.5. Abschnitt 5 - Gebäudebrände

1. Maßnahmen der Betriebsleitung: (in der so empfohlenen Reihenfolge sofort telefonisch):

- Einstellung des Flugbetriebs und Information an die betroffenen Luftfahrzeughalter, deren Gebäude betroffen sind
- Sofortige Alarmierung des Brandschutz- und Rettungsdienstes des VLP
- Alarmierung der öffentlichen Feuerwehr
- Bereitstellung von genauen Informationen über die Position des Brandes
- Koordination mit anderen relevanten Diensten für eine effektive Reaktion

2. Maßnahmen der Feuerwehr und Rettungsdienste:

- Sofortige Alarmierung und Einsatz am VLP
- Brandbekämpfung und Evakuierung von Personen, soweit möglich
- Bereitstellung von Erste Hilfe Maßnahmen und medizinischer Versorgung

3. Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten:

- Durchführung ihrer hoheitlichen und ordnungsbehördlichen Aufgaben

4. Maßnahmen der medizinischen Dienste

- Bereitschaft zur sofortigen medizinischen Versorgung im Falle von Verletzungen oder Medizinischen Notfällen

5. Maßnahmen der örtlichen Feuerwehr

- Übernahme der Einsatzleitung, sobald vor Ort
- Brandbekämpfung und Evakuierung von Personen aus gefährdeten Bereichen
- Bereitstellung von medizinischer Hilfeleistung

6. Maßnahmen der Luftfahrtbehörde

- Im Falle der Einstellung des Flugbetriebes erfolgt eine Meldung über den Meldekopf der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 26, 0211-475 2680

7. Evakuierung von Gebäuden

- Information aller am VLP ansässigen Unternehmen über den Ausbruch des Brandes über Telefon, Funk oder direkte Ansprache und Aufforderung zur Räumung der Gebäudeteile, von denen eine Gefährdung ausgeht, durch die



Verwaltung der Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH, während der Brandschutz- und Rettungsdienst bereits auf dem Weg zum Einsatzort ist

- Unterstützung der Evakuierungsbeauftragten Mieter und Pächter bei der Durchführung der Evakuierung entlang der ausgewiesenen Flucht- und Rettungswege durch den Brandschutz- und Rettungsdienst des VLP.

8. Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzstelle.

- Ggf. wird die Notfallzentrale am VLP Dinslaken Schwarze Heide durch die Betriebsleitung und den Verbindungsbeauftragten der Feuerwehr gebildet. Die Feuerwehr entscheidet über die Einrichtung einer Notfallzentrale vor Ort.

9. Maßnahmen des Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit

- die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt seitens des VLP durch die Geschäftsführung
- auf der Ebene der Feuerwehr und Polizei durch deren bestellte Pressesprecher

10. Maßnahmen aller sonstiger Stellen

- Abhängig vom Gebäudebrand können auch andere Stellen, wie Umweltbehörden o.ä. beteiligt sein. Diese werden in der Regel über die Feuerwehr bestellt.

4. Rollen und Verantwortlichkeiten

Die klare Definition von Rollen und Verantwortlichkeiten spielt eine entscheidende Rolle im effektiven Notfallmanagement des VLP Dinslaken Schwarze Heide. Die Hauptverantwortlichen werden wie folgt verteilt:

4.1. Betriebsleitung

Die Betriebsleitung übernimmt eine zentrale Rolle im Notfallmanagement und trägt die Gesamtverantwortung für die Koordination der Maßnahmen. Zu den spezifischen Aufgaben gehören:

- Kommunikation: Stellt sicher, dass alle relevanten Parteien intern und extern informiert werden. Koordiniert die Kommunikation mit den Einsatzkräften über den Verbindungsbeauftragten der Feuerwehr und anderen beteiligten Stellen.
- Luftverkehrsdienste: Überwacht und koordiniert Luftfahrzeugbewegungen im Notfall informiert den Betriebsdienst über relevante Informationen.
- Notfallkoordination: Koordiniert die Zusammenarbeit mit dem Betriebsdienst, der Feuerwehr und anderen relevanten Einheiten.



4.2. Brandschutz- und Rettungsdienst des Verkehrslandeplatzes (VLP) (Flugplatzfeuerwehr)

Die Feuerwehr des VLP, welche sich den Mitarbeitern des Betriebsdienstes, des Verkehrsdienstes und Mitarbeitern von ansässigen Firmen bedient, trägt die Hauptverantwortung für die Leistung von Erste Hilfe Maßnahmen und erster technischer Hilfeleistung bei Unfällen, Bränden und medizinischen Notfällen. Die spezifischen Aufgaben umfassen:

- Erste Hilfe und Rettung: Sofortige Ersthilfe und Rettungsmaßnahmen im Falle von Unfällen oder medizinischen Notfällen.
- Brandbekämpfung: Unterstützt zur Brandbekämpfung und Sicherstellung der Sicherheit des VLP im Falle von Bränden.
- Evakuierungssupport: Unterstützt bei den Evakuierungsmaßnahmen und koordiniert mit anderen relevanten Stellen.
- Lagebild: Überwacht die Gesamtlage auf dem Gelände des VLP und koordiniert mit der Betriebsleitung.

Die klare Definition dieser Rollen und Verantwortlichkeiten stellt sicher, dass im Einzelfall ein strukturiertes und effizientes Vorgehen gewährleistet ist. Die Personalstärke und entsprechenden Gerätschaften entsprechen der gültigen Feuerlöschkategorie und werden im Detail intern geregelt. Grundsätzlich ist die Feuerlöschkategorie drei durch die Anwesenheit zweier Angehöriger der Feuerwehr des VLP gewährleistet. Genaue Vorgaben sind in den „Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder über das Feuerlösch – und Rettungswesen auf Flugplätzen „und im ICAO Annex 14 einzusehen. Diese Rollen werden durch regelmäßige Übungen immer wieder überprüft und verfeinert.

5. Kommunikation

Ablauf:

1. Die Betriebsleitung alarmiert die Betriebsfeuerwehr des VLP über Betriebsfunk.
2. Telefon wird verwendet, wenn Betriebsfunk nicht ausreicht.
3. Betriebsleitung alarmiert öffentliche Feuerwehr über Notrufnummer per Telefon.
4. Feuerwehr schickt Verbindungsbeauftragten zur Betriebsleitung für die Koordination.



Ein effektiver Kommunikationsplan ist entscheidend für ein reibungsloses Notfallmanagement. Am VLP Dinslaken Schwarze Heide werden verschiedene Kommunikationsmittel genutzt, um sicherzustellen, dass alle relevanten Parteien schnell und präzise informiert werden.

5.1. Betriebsfunk

Der Betriebsfunk ist das primäre Kommunikationsmittel für den internen Informationsaustausch während eines Notfalls. Die Betriebsleitung nutzt den Betriebsfunk, um die Feuerwehr des VLP zu alarmieren. Die klaren Kommunikationswege über den Betriebsfunk ermöglichen eine klare und schnelle Reaktion auf Ereignisse.

5.2. Telefonalarmierung

Zusätzlich zur internen Kommunikation über den Betriebsfunk werden externe Behörden und Organisationen per Telefon alarmiert und informiert. Die Betriebsleitung übernimmt die Verantwortung für die telefonische Benachrichtigung von Rettungsdiensten, Polizei und anderen relevanten Stellen. Eine klare Liste von Telefonnummern und ein vordefinierter Ablaufplan gewährleisten eine schnelle und effektive Alarmierung.

5.3. Verbindungsbeauftragter der Feuerwehr

Im Falle eines Notfalls entsendet die Feuerwehr einen Verbindungsbeauftragten auf den Turm zur Flugleitung. Dieser koordiniert die Kommunikation über Flugfunk, BOS Funk und Betriebsfunk, um eine effiziente Zusammenarbeit sicherzustellen.

5.4. Weitergabe von Informationen

Die Weitergabe von Informationen erfolgt nach einem vordefinierten Protokoll. Dies beinhaltet klare Angaben darüber, welche Informationen an wen weitergegeben werden müssen. Die Betriebsleitung übernimmt die Koordination dieser Informationswege, um sicherzustellen, dass alle Beteiligten auf einem aktuellen Stand sind.

6. Verantwortliche Personen – Standortfunktionen

Auf dem Verkehrslandeplatz:

Geschäftsführer

Hr. Bromkamp

Hr. Wiechers

Leiter Verwaltung

Hr. Kielholz



Außerhalb des Verkehrslandeplatzes

Leiter der öffentlichen Feuerwehr

Hr. Heimann FW Bottrop

Hr. Verbeet FW Wesel

Dezernat 26 — Bezirksregierung Düsseldorf

Dezernatsleitung

7. Revisionen

Version	Datum	Änderungen
1.0	05.2025	keine



VLP Dinslaken Schwarze-Heide

Anhang A zum Notfallplan Feuerlöschgerätschaften und Fahrzeuge



Feuerlöschfahrzeuge

Fahrzeug 1:

MAN T34 19.314 Allrad Feuerwehr TLF 24/50 mit Löschmonitor

ausgerüstet mit:

- 4780 Liter Löschwassertank
- 500 Liter Schaummitteltank
- CAFS Power FOAM System
- Schnellangriffseinrichtung Schaum
- 2 Handfeuerlöscher mit je 12 Kg Trockenlöschpulver
- 2 Handfeuerlöscher mit je 6 Kg Trockenlöschpulver
- 1 Handfeuerlöscher mit Kohlendioxid Füllung 6Kg

Gerätschaften auf dem Löschfahrzeug 1 MAN T34 19.314

- Hebel und Brechwerkzeug
- Gurttrennmesser
- Feuerwehraxt
- Handblechschere
- Handmetallsäge
- Bolzenschneider groß und Drahtseilschneider
- Einreißhaken mit Stiel
- Decken
- 2 Paar Schnittschutzhandschuhe
- Brandschutzkleidung und Helm

Die vorgenannten Ausrüstungen und Löschgeräte sind konform mit den gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen (Stand 20.04.2023), gemäß

NFL 2023-1-2792 und dem ICAO Annex 14 Rescue and Fire Fighting.



Fahrzeug 2:

Löschfahrzeug IVECO MAGIRUS TLF 8/18WJMA74BHM04078829

ausgerüstet mit:

- 1.850 Liter Löschwassertank
- Einbaupumpe FP 8/8
- Funkanlage

- 2 Handfeuerlöscher mit je 12 Kg Trockenlöschpulver
- 2 Handfeuerlöscher mit je 6 Kg Trockenlöschpulver
- 1 Handfeuerlöscher mit Kohlendioxid Füllung 6Kg

Zusätzlich vorhanden:

Trockenpulveranhänger Gloria P250H, 250 Kg



VLP Dinslaken Schwarze-Heide

Anhang B zum Notfallplan Feuerlöschkategorien



	FireCAT 1	FireCAT 2	FireCAT 3	FireCAT 4
Löschfahrzeug	TLF 24/50	TLF 24/50	TLF 24/50	TLF 24/50
Luftfahrzeuge	Aquila 210 Beech Bonanza Cessna: • 150 • 152 • 172 • 182 • 206 Cirrus SR22 Mooney M20 Piper • 18 • 28 • 32 • 46	Beech King Air 90 Cessna Caravan 208 Cessna 310 TBM • 500 • 700 • 90	Pilatus PC12 Cessna Citation 500 Piaggio P180 Piper Cheyenne Learjet Beech King Air • 100 • 200 • 350	Citation X ATR 42



VLP Dinslaken Schwarze-Heide

Anhang C zum Notfallplan Besonderheiten

Pilatus PC 12

Beech King Air B100, B200 B350

Beech King Air C90, F90

Cessna 500 Citation

Cessna 510 Citation Mustang

Helikopter Robinson R44

Cessna 150,152,172,177,182,206,210

Piper PA-46 Malibu



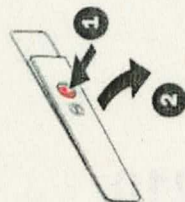
PILATUS PC-12 SERIES EMERGENCY AND RESCUE CHART



OPENING MECHANISM OF PASSENGER/CREW DOOR ENTRY

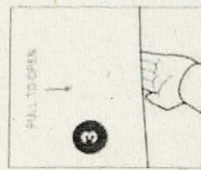
(MSN 101 - 1575)

1. PULL OUTWARDS TO DISENGAGE PIN
2. TURN HANDLE CLOCKWISE
3. ENSURE DOOR IS FULLY PULLED OUT



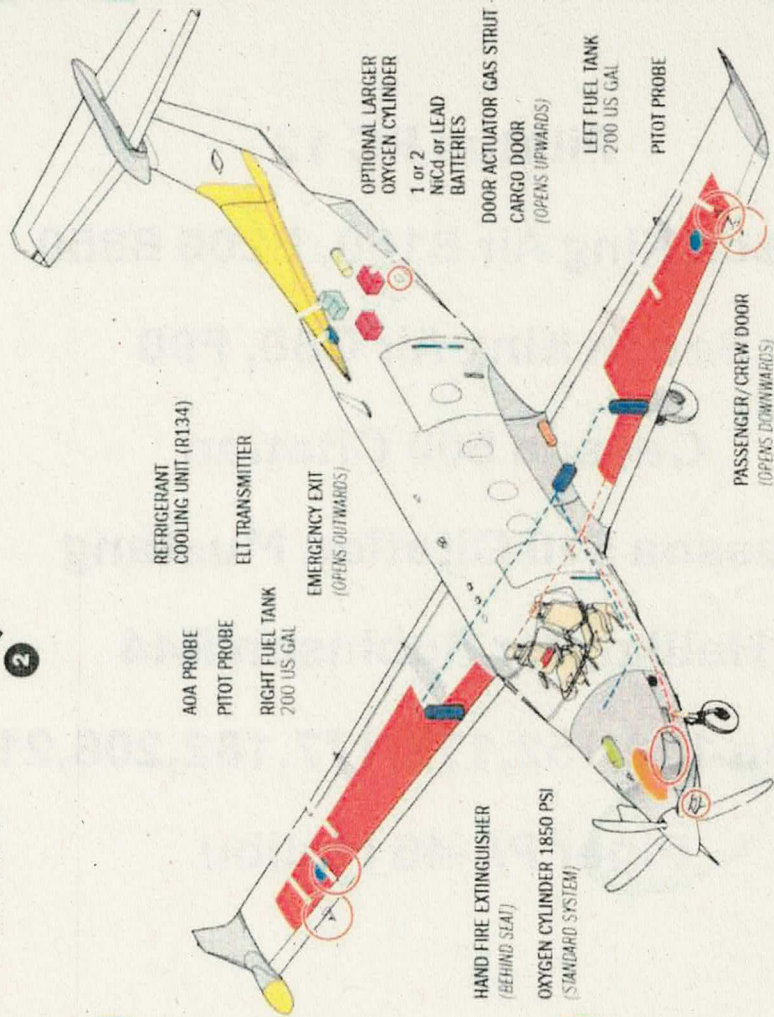
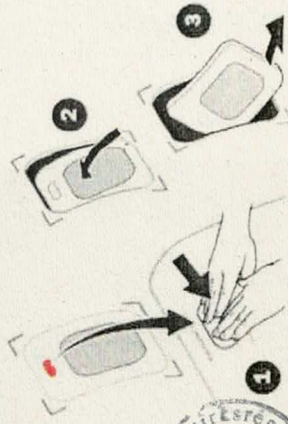
OPENING MECHANISM OF CARGO DOOR

1. PUSH BUTTON
2. PUSH BACK PLATE, LIFT HANDLE
3. PULL CARGO DOOR OUTWARDS



OVER-WING EMERGENCY EXIT OPENING PROCEDURE

1. PUSH BUTTON IN
2. PUSH EMERGENCY EXIT IN
3. REMOVE EMERGENCY EXIT AND DISCARD OUTSIDE



ANGER HOT ZONES!

- AOA PROBES x2
- ENGINE EXHAUST x2
- ENGINE INTAKE DEVICE LIP
- STATIC PORT x2
- PITOT PROBE x2

MATERIALS

- CARBON FIBER EPOXY
- GLASS FIBER EPOXY

SYSTEMS AND PARTS

- ENGINE OIL TANK 14.5 QUART (13.7 US GAL)
- FUEL (JET A1 KEROSENE): PER WING: 757 LITERS (200 US GAL)
- RETUELLING POINTS

- OXYGEN BOTTLES: MAIN OXYGEN BOTTLE 1850 PSI / 22 FT
- LARGE OXYGEN BOTTLES (OPTION) 1850 PSI / 77 FT
- NiCd or LEAD ACID BATTERIES
- NITROGEN HYDRAULIC/TANK 56 PSI
- OIL AND GAS STRUTS FOR THE DOORS
- HYDRO PNEUMATIC SHOCK ABSORBER PRESSURE 1668 PSI
- HYDRAULIC PUMP/ ACCUMULATOR 3000 PSI

PIPELINES

- FUEL (JET A1 KEROSENE)
- HYDRAULIC FLUID (AEROSHELL FLUID 41)

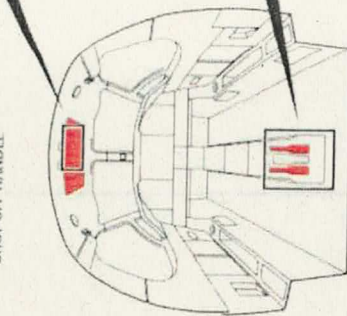
OCCUPANTS

- 2 COCKPIT SEATS AND UP TO 9 CABIN SEATS



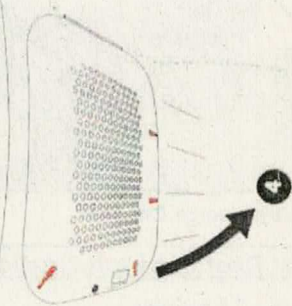
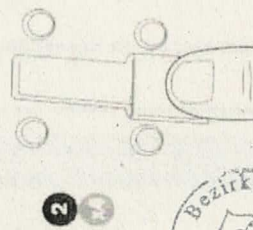
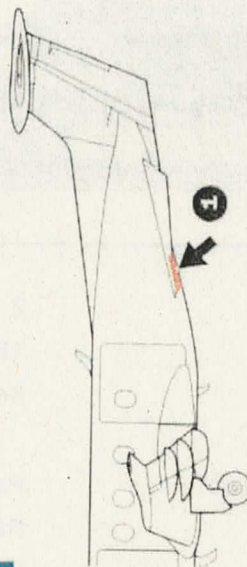
FLIGHT DECK EMERGENCY PROCEDURES

1. PRESS LATCH DOWN, PULL EMERGENCY SHUT-OFF LEVER UP
2. CUT THE ELECTRICAL POWER
 - a. TURN RED BAR TO SET 4 SWITCHES OFF
 - b. c. OPEN SAFETY COVER, SET SWITCH TO "EMERGENCY OFF"
3. PULL OUT EMERGENCY ACS SHUT-OFF HANDLE



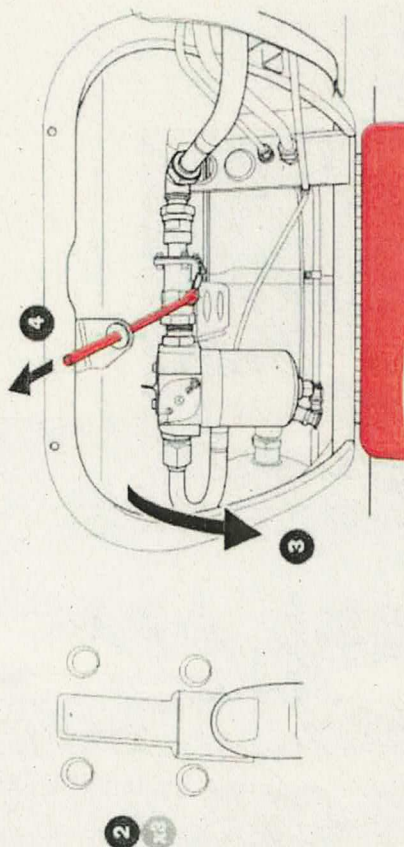
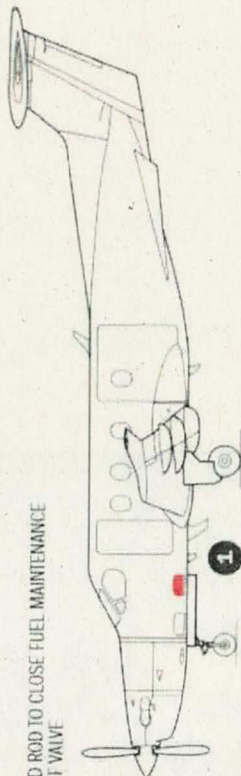
ACCESS TO THE BATTERY COMPARTMENT

1. LOCATE BATTERY COMPARTMENT
2. PRESS 4 LATCHES TO RELEASE
3. ALL 4 LATCHES MUST BE OPEN
4. OPEN SERVICE DOOR



ACCESS TO THE FUEL MAINTENANCE SHUT-OFF LEVER

1. LOCATE ACCESS PANEL FOR FUEL MAINTENANCE SHUT-OFF LEVER
2. PRESS 3 LATCHES DOWN TO OPEN QUICK RELEASE FASTENER
3. OPEN THE SERVICE DOOR
4. PULL RED ROD TO CLOSE FUEL MAINTENANCE SHUT-OFF VALVE



DISCLAIMER

THIS AIRCRAFT RESCUE AND FIRE FIGHTING INFORMATION SUMMARISES SELECTED DATA AND INFORMATION RELATING TO PC-12 AIRCRAFT CONTAINED IN THE FOCA APPROVED AIRPLANE FLIGHT MANUAL (AFM). IT HAS BEEN PREPARED TO THE ATTENTION OF RESCUE AND FIRE FIGHTING PERSONNEL WHO MIGHT BE INVOLVED IN A RESCUE OPERATION OF A PC-12.

NO UPDATE SERVICE OF THIS DOCUMENT WILL BE PROVIDED.

PIATUS REFLECTS ALL AND ANY LIABILITY WITH RESPECT TO ANY HANDLING, MAINTENANCE AND/OR OPERATION OF THE PC-12 AIRCRAFT WHICH IS NOT IN FULL AND STRICT COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE PILOT OPERATING HANDBOOK (POH). THE PRESENT DOCUMENT DOES NOT CONTAIN AND SHALL NOT BE DEEMED TO CONTAIN ANY REPRESENTATIONS, WARRANTIES AND/OR COVENANTS REGARDING THE SPECIFICATIONS AND/OR OPERATIONS OF THE PC-12 IN PARTICULAR THE PRESENT DOCUMENT DOES NOT CONTAIN ANY REPRESENTATIONS OR WARRANTIES AS TO THE COMPLETENESS TO THE DESCRIPTION OF POTENTIAL FIRE HAZARDS.

IF YOU NEED MORE INFORMATION, PLEASE DOWNLOAD THE PILOTS INFORMATION MANUAL AVAILABLE ON WEBSITE: WWW.PIATUS-AIRCRAFT.COM → CUSTOMER SUPPORT → TECHNICAL HUB → PC-12 → FLIGHT MANUALS OR CLICK HERE

© PIATUS AIRCRAFT LTD MAR 2018, PC-12



BEECH KING AIR B100, B200



Photo by: Justin Idle



Photo by: Erick Stamm



Photo by: George Canciani

2 ENGINES

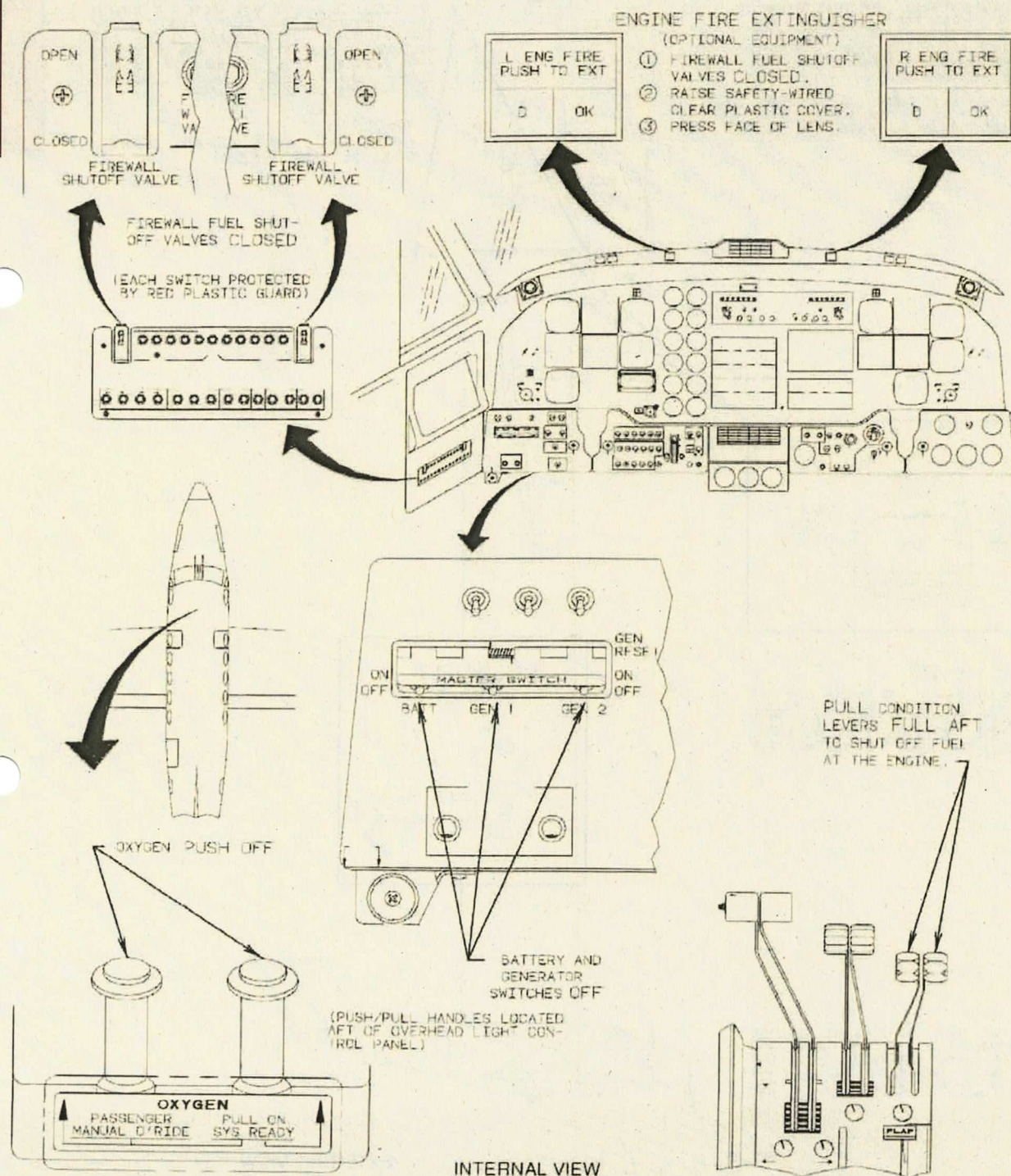
Critical Response Information

Number of Engines	2
Passenger & Crew Capacity	15 max. (2 crew, 13 passenger max.)
Fuel Capacity	549 gal.
Crash, Fire, and Rescue Information	Page 45
Emergency Exit Locations	Page 46
Flammable Materials Locations	Page 47

All diagrams provided by the Hawker Beechcraft Corporation.

Crash, Fire, and Rescue Information

2 ENGINES



INTERNAL VIEW

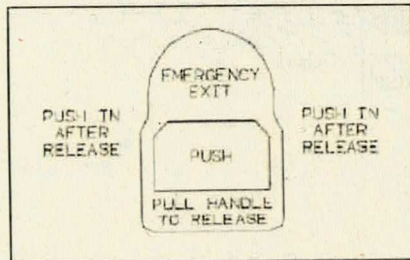
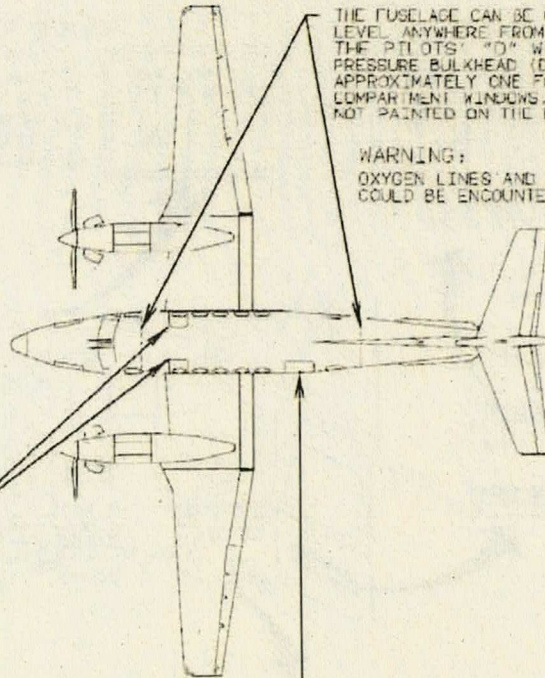
Emergency Exit Locations

THE AIRSTAIR ENTRANCE DOOR (CABIN DOOR) IS LOCATED NEAR THE AFT END OF THE PASSENGER COMPARTMENT ON THE LEFT SIDE OF THE FUSELAGE. THE DOOR IS HINGED AT THE BOTTOM AND SWINGS OUTWARD AND DOWNWARD WHEN OPENED.

TWO EMERGENCY EXIT DOORS ARE PROVIDED, ONE ON EACH SIDE OF THE FUSELAGE AT THE FORWARD END OF THE PASSENGER COMPARTMENT.

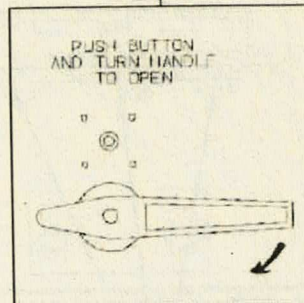
THE FUSELAGE CAN BE CUT ABOVE THE WINDOW LEVEL ANYWHERE FROM IMMEDIATELY AFT OF THE PILOTS' "D" WINDOWS TO THE AFT PRESSURE BULKHEAD (DOUBLE ROW OF RIVETS APPROXIMATELY ONE FOOT BACK OF THE AFT COMPARTMENT WINDOWS.) DASHED LINES ARE NOT PAINTED ON THE FUSELAGE.

WARNING:
OXYGEN LINES AND ELECTRICAL WIRING COULD BE ENCOUNTERED.



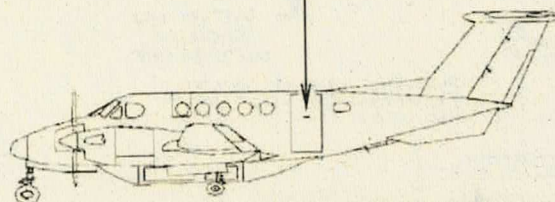
EMERGENCY EXITS

FROM THE OUTSIDE, THE DOORS ARE RELEASED WITH A FLUSH MOUNTED PULL OUT HANDLE. THE NON-HINGED, PLUG-TYPE DOORS REMOVE COMPLETELY FROM THE FRAME INTO THE CABIN WHEN THE LATCHES ARE RELEASED.



CABIN DOOR

TO OPEN THE DOOR, DEPRESS THE RELEASE BUTTON ADJACENT TO THE DOOR HANDLE AND ROTATE THE HANDLE CLOCKWISE. PULL OUT AT THE TOP OF THE DOOR, AND WITH THE AID OF THE HYDRAULIC DAMPER, LET THE DOOR DROP DOWN TO THE FULLY OPEN POSITION.



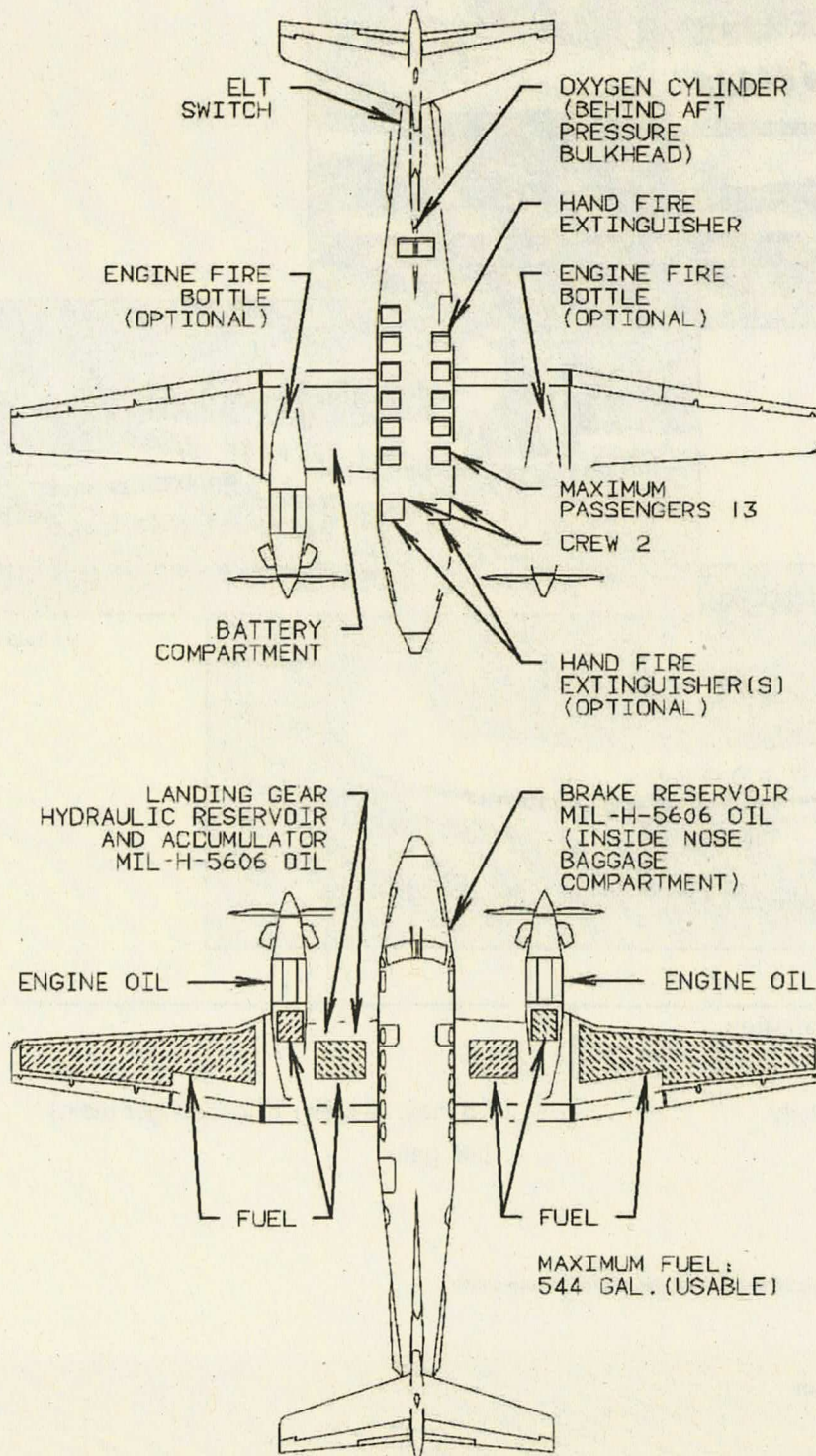
EXTERNAL VIEW

2 ENGINES

BEECH KING AIR B100, B200

2 ENGINES

Flammable Material Locations



BEECH KING AIR B350

2 ENGINES



Photo by: George Canciani



Photo by: Chris Heaton



Photo by: Bill Shull

Critical Response Information

Number of Engines	2
Passenger & Crew Capacity	15 max. (2 crew, 13 passenger max.)
Fuel Capacity	546 gal.

For additional emergency response information on this aircraft please contact:

Hawker Beechcraft Corporation
 Technical Manual Distribution Center
 Tel: 1-800-796-2665
 Email: tmdec@hawkerbeechcraft.com



Emergency Exit Locations

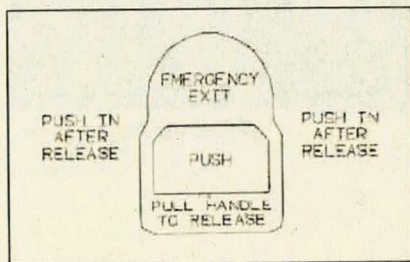
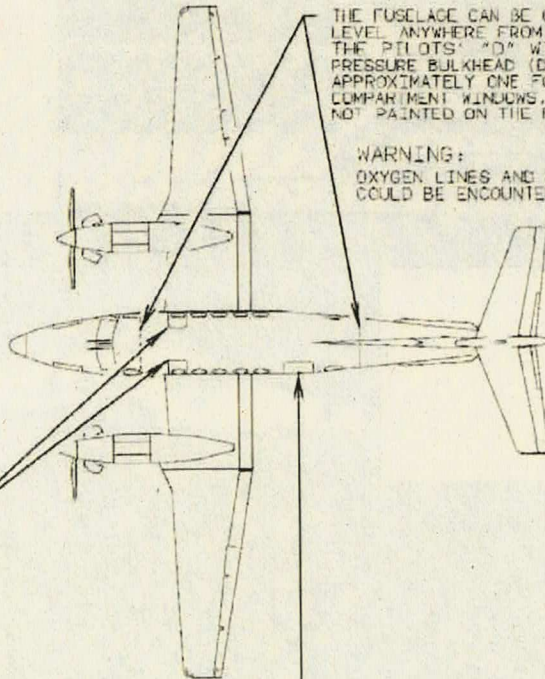
2 ENGINES

THE AIRSTAIR ENTRANCE DOOR (CABIN DOOR) IS LOCATED NEAR THE AFT END OF THE PASSENGER COMPARTMENT ON THE LEFT SIDE OF THE FUSELAGE. THE DOOR IS HINGED AT THE BOTTOM AND SWINGS OUTWARD AND DOWNWARD WHEN OPENED.

TWO EMERGENCY EXIT DOORS ARE PROVIDED, ONE ON EACH SIDE OF THE FUSELAGE AT THE FORWARD END OF THE PASSENGER COMPARTMENT.

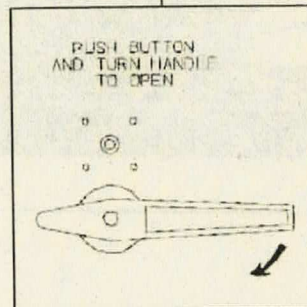
THE FUSELAGE CAN BE CUT ABOVE THE WINDOW LEVEL ANYWHERE FROM IMMEDIATELY AFT OF THE PILOTS' "D" WINDOWS TO THE AFT PRESSURE BULKHEAD (DOUBLE ROW OF RIVETS APPROXIMATELY ONE FOOT BACK OF THE AFT COMPARTMENT WINDOWS.) DASHED LINES ARE NOT PAINTED ON THE FUSELAGE.

WARNING:
OXYGEN LINES AND ELECTRICAL WIRING COULD BE ENCOUNTERED.



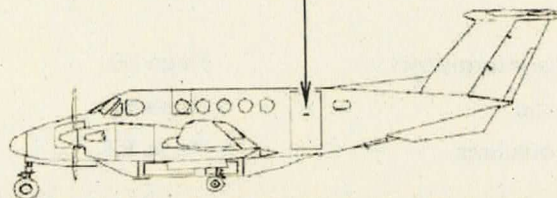
EMERGENCY EXITS

FROM THE OUTSIDE, THE DOORS ARE RELEASED WITH A FLUSH MOUNTED PULL OUT HANDLE. THE NON-HINGED, PLUG-TYPE DOORS REMOVE COMPLETELY FROM THE FRAME INTO THE CABIN WHEN THE LATCHES ARE RELEASED.



CABIN DOOR

TO OPEN THE DOOR, DEPRESS THE RELEASE BUTTON ADJACENT TO THE DOOR HANDLE AND ROTATE THE HANDLE COUNTERCLOCKWISE. PULL OUT AT THE TOP OF THE DOOR, AND WITH THE AID OF THE HYDRAULIC DAMPER, LET THE DOOR DROP DOWN TO THE FULLY OPEN POSITION.



EXTERNAL VIEW

BEECH KING AIR C90-1, F90

2 ENGINES



Photo by: Erick Stamm



Photo by: Jaysen Snow



Photo by: James Dingell

Critical Response Information

Number of Engines	2
Passenger & Crew Capacity	9 max. (1 crew, 8 passenger max.)
Fuel Capacity	470 gal.
Crash, Fire, and Rescue Information	Page 50
Emergency Exit Locations	Page 51
Flammable Materials Locations	Page 52

All diagrams provided by Hawker Beechcraft Corporation.

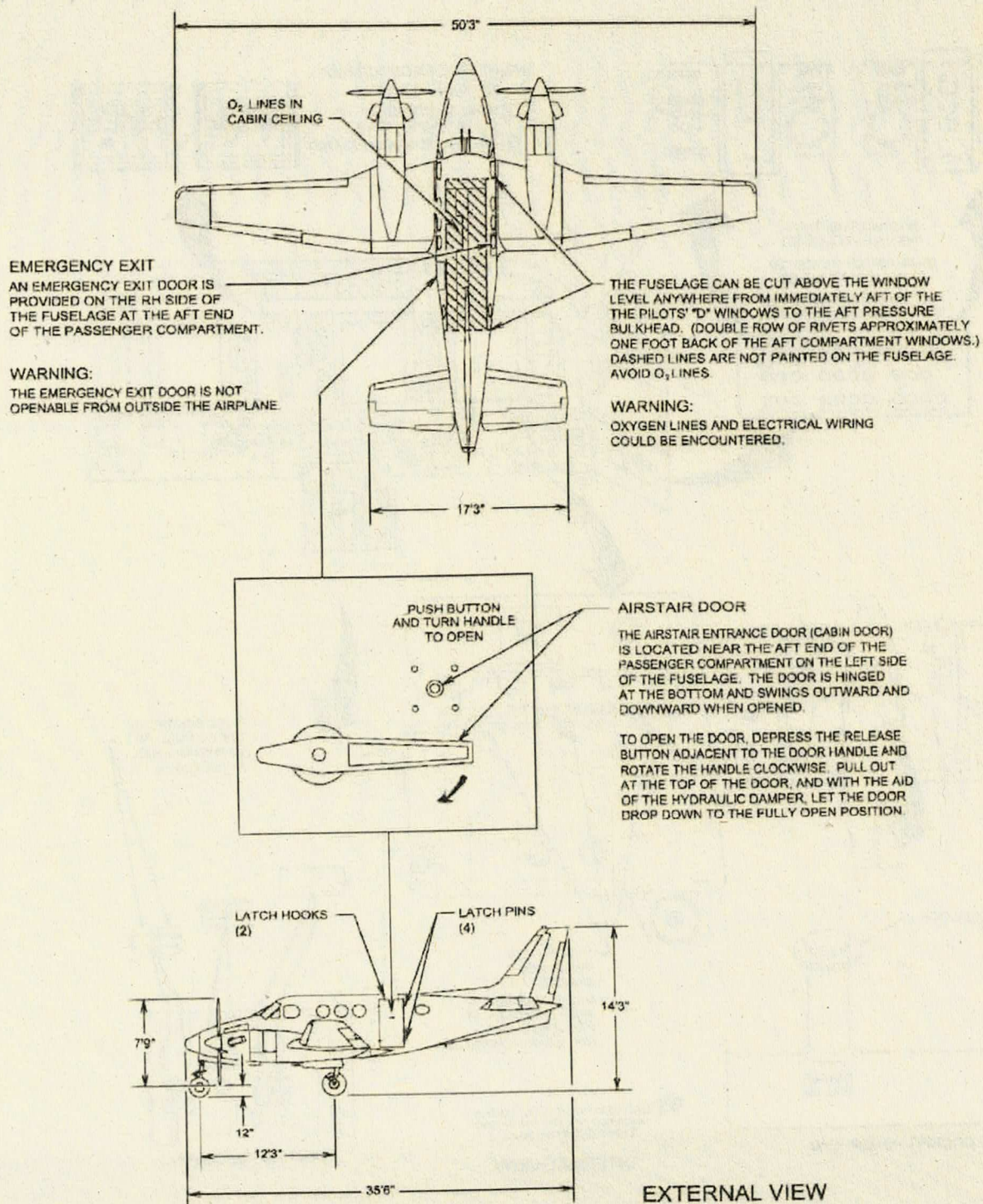


2 ENGINES



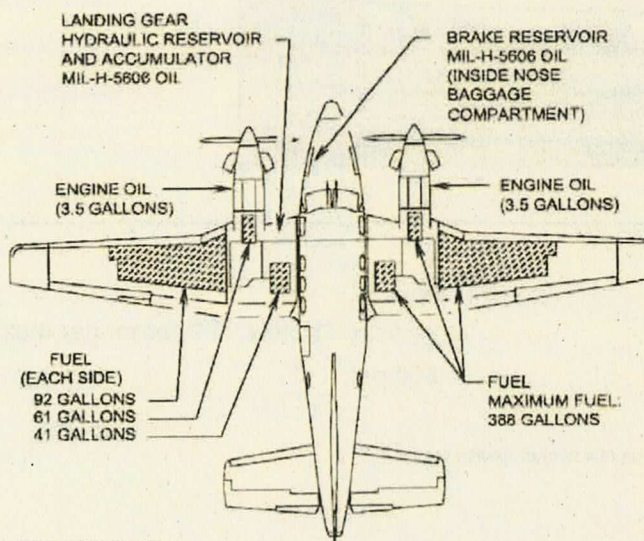
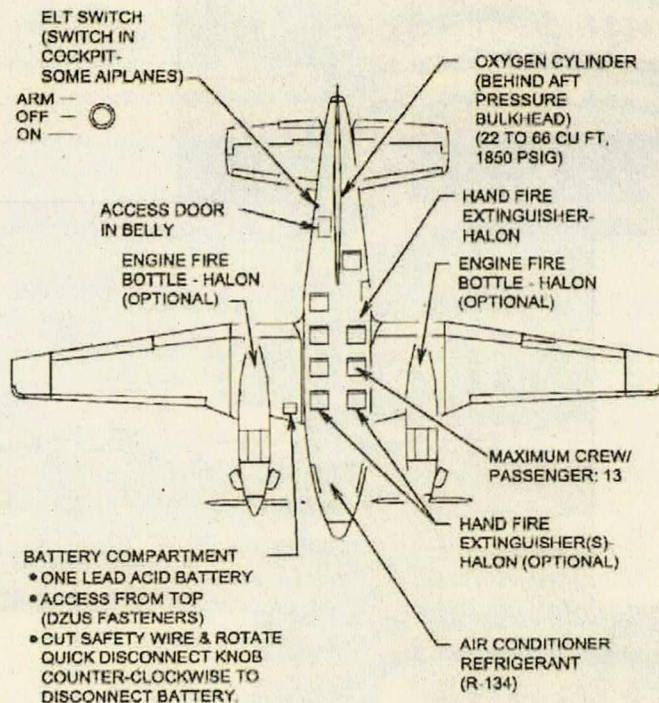
Emergency Exit Locations

2 ENGINES



Flammable Material Locations

2 ENGINES



FUEL MAY BE ANY COMBINATION OF THE FOLLOWING:

- JET A, JET A-1, JET B
- JP-4, JP-5, JP-8
- AVIATION GASOLINE

FUEL CELLS: RUBBER BLADDER



BEECH SUPER KING AIR B200

2 ENGINES



Photo by: Erick Stamm



Photo by: Erick Stamm



Photo by: Erick Stamm

Critical Response Information

Number of Engines	2
Passenger & Crew Capacity	15 max. (1 crew, 14 passenger max.)
Fuel Capacity	550 gal.

For additional emergency response information on this aircraft please contact:

Hawker Beechcraft Corporation
 Technical Manual Distribution Center
 Tel: 1-800-796-2665
 Email: tmdc@hawkerbeechcraft.com



Emergency Exit Locations

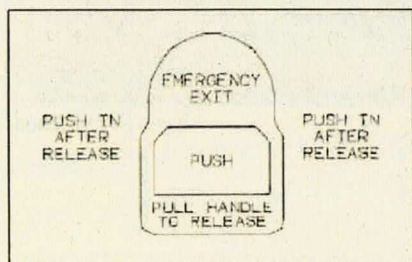
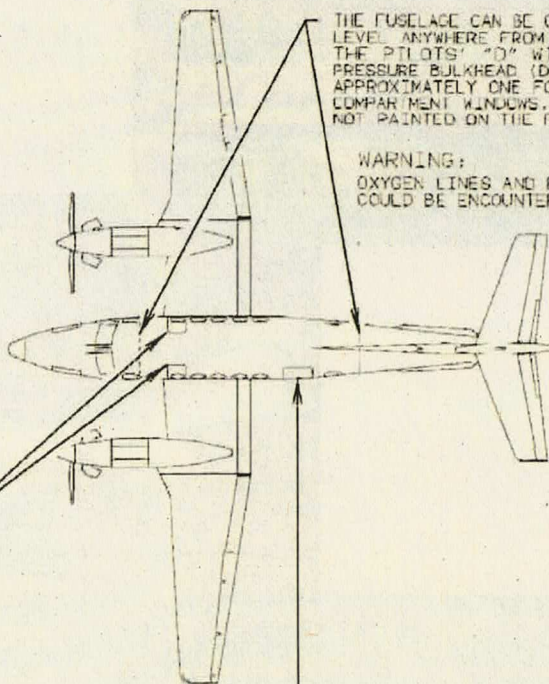
2 ENGINES

THE AIRSTAIR ENTRANCE DOOR (CABIN DOOR) IS LOCATED NEAR THE AFT END OF THE PASSENGER COMPARTMENT ON THE LEFT SIDE OF THE FUSELAGE. THE DOOR IS HINGED AT THE BOTTOM AND SWINGS OUTWARD AND DOWNWARD WHEN OPENED.

TWO EMERGENCY EXIT DOORS ARE PROVIDED, ONE ON EACH SIDE OF THE FUSELAGE AT THE FORWARD END OF THE PASSENGER COMPARTMENT.

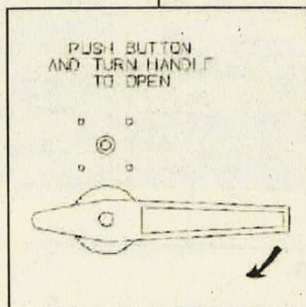
THE FUSELAGE CAN BE CUT ABOVE THE WINDOW LEVEL ANYWHERE FROM IMMEDIATELY AFT OF THE PILOTS' "D" WINDOWS TO THE AFT PRESSURE BULKHEAD (DOUBLE ROW OF RIVETS APPROXIMATELY ONE FOOT BACK OF THE AFT COMPARTMENT WINDOWS.) DASHED LINES ARE NOT PAINTED ON THE FUSELAGE.

WARNING:
OXYGEN LINES AND ELECTRICAL WIRING COULD BE ENCOUNTERED.



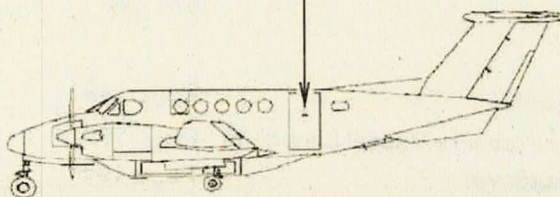
EMERGENCY EXITS

FROM THE OUTSIDE, THE DOORS ARE RELEASED WITH A FLUSH MOUNTED PULL OUT HANDLE. THE NON-HINGED, PLUG-TYPE DOORS REMOVE COMPLETELY FROM THE FRAME INTO THE CABIN WHEN THE LATCHES ARE RELEASED.



CABIN DOOR

TO OPEN THE DOOR, DEPRESS THE RELEASE BUTTON ADJACENT TO THE DOOR HANDLE AND ROTATE THE HANDLE CLOCKWISE. PULL OUT AT THE TOP OF THE DOOR, AND WITH THE AID OF THE HYDRAULIC DAMPER, LET THE DOOR DROP DOWN TO THE FULLY OPEN POSITION.



EXTERNAL VIEW



CESSNA 500 CITATION I



Photo by: David Lednicer



Photo by: Bill Shull



Photo by: Erick Stamm

Critical Response Information

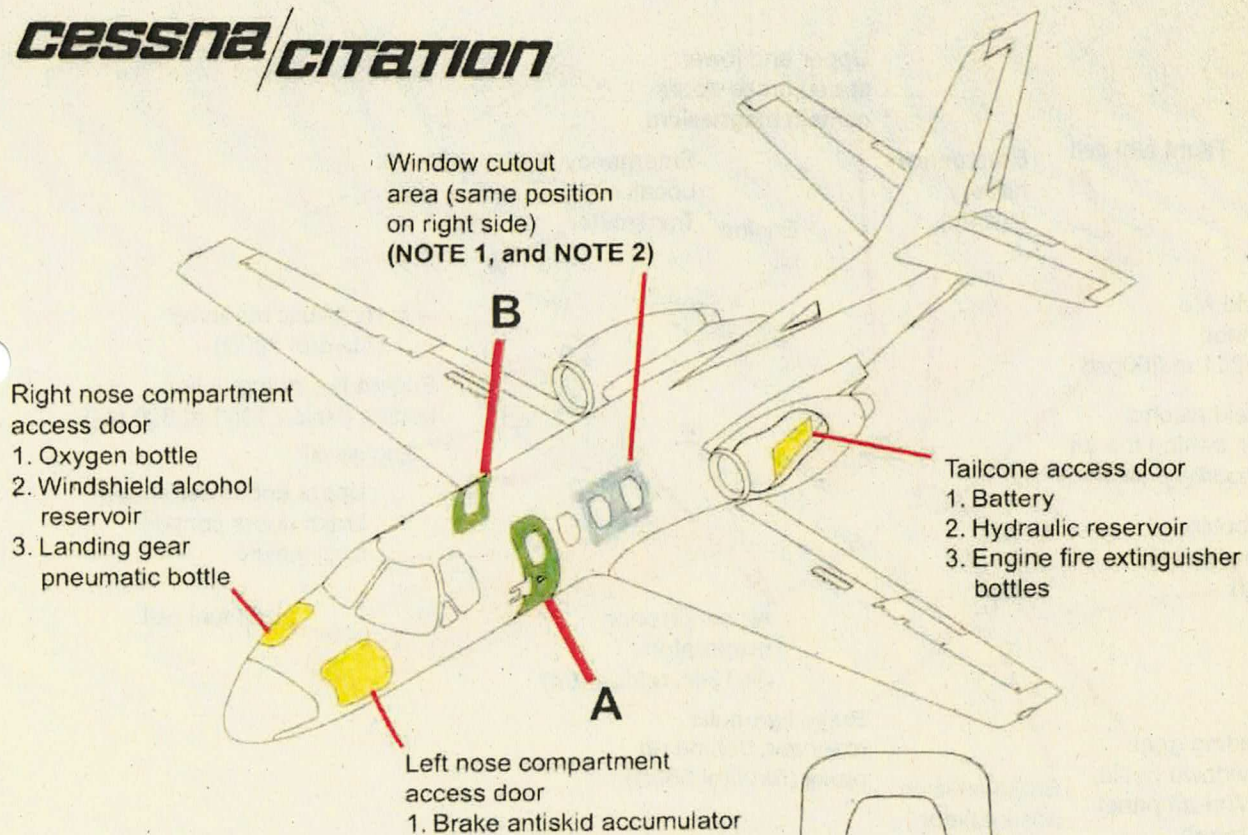
Number of Engines	2
Passenger & Crew Capacity	9 max. (2 crew, 7 passenger max.)
Fuel Capacity	574 gal.
Emergency Rescue Access	Page 189
Flammable Materials / Pressure Vessel Locations	Page 190
Fuel and Electrical Shutdown	Page 191

All diagrams provided by Cessna.



Emergency Rescue Access

CESSNA/CITATION



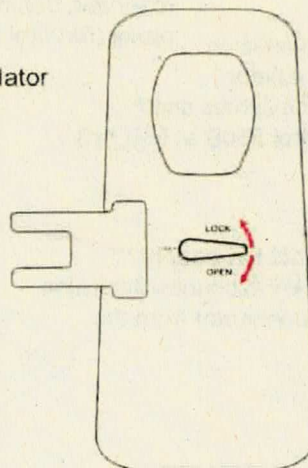
2 ENGINES

Emergency exit

1. Push on the large end of the handle.
2. Turn the handle counterclockwise.
3. Push or pry in on the door to open.



DETAIL B



DETAIL A

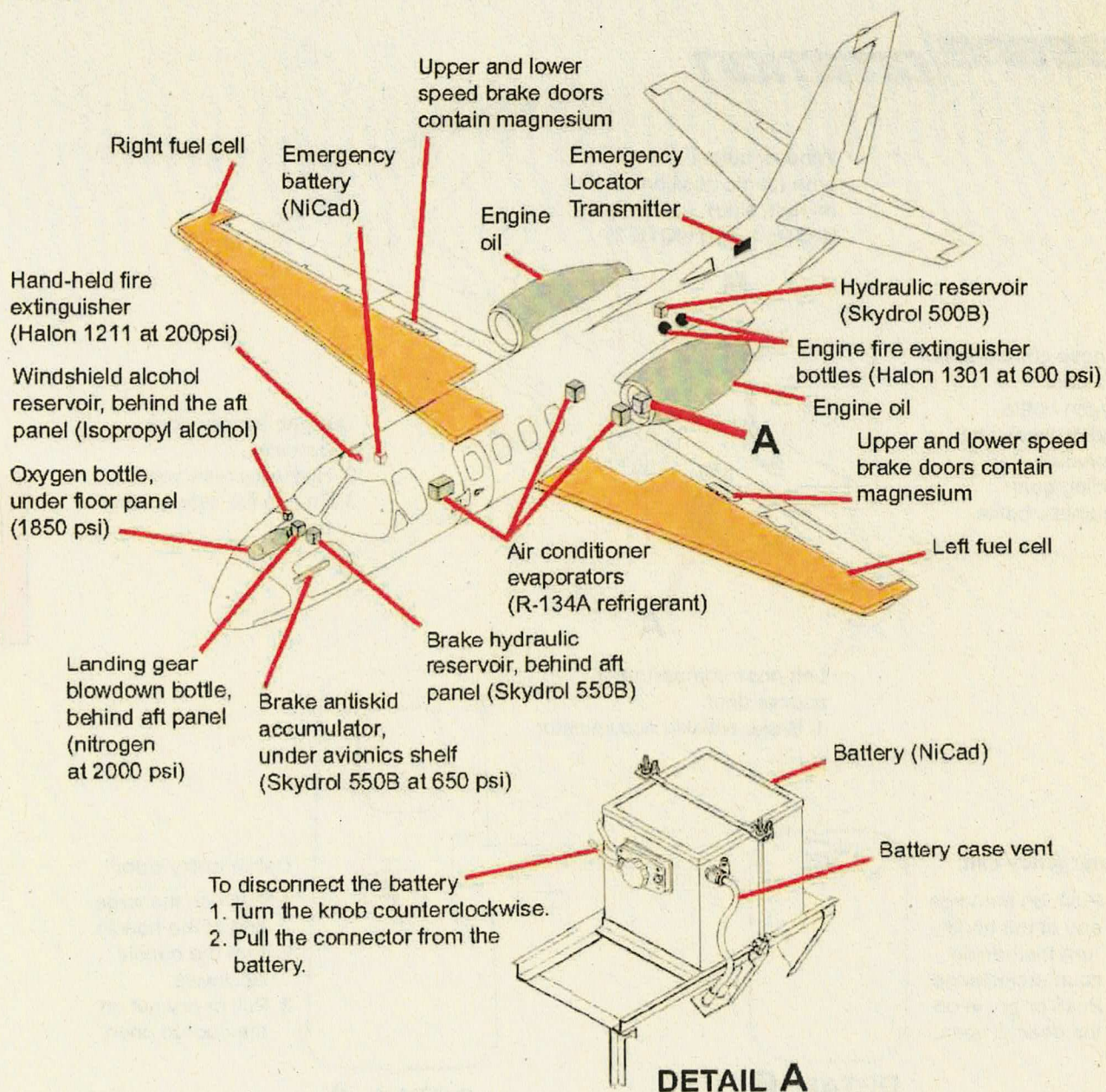
Cabin entry door

1. Push on the large end of the handle.
2. Turn the handle clockwise.
3. Pull or pry out on the door to open.

NOTE 1: To prevent injury to personnel and occupants, cutout areas are to be used only when access through the cabin entry and emergency exit doors is not possible. If cutout areas must be used, carefully cut out the approved area and find where the occupants are before other cuts are made.

NOTE 2: When possible, use only pneumatic or hydraulic equipment to cut airplane structure. Make sure no fuel or flammable materials are near the area that is to be cut.

Flammable Materials / Pressure Vessel Locations



Wheel fires: If the tires or wheels are on fire, approach the wheels from the forward or aft side. The wheels have fusible plugs that will release the tire pneumatic pressure at a temperature of 310° F (155° C). Wheels contain magnesium components.

Fire and smoke: Cabin interior furnishings are made from FAA approved materials that can cause toxic fumes, melt, and burn when exposed to extreme heat. Use protective clothing and breathing equipment until you are sure the area is safe.

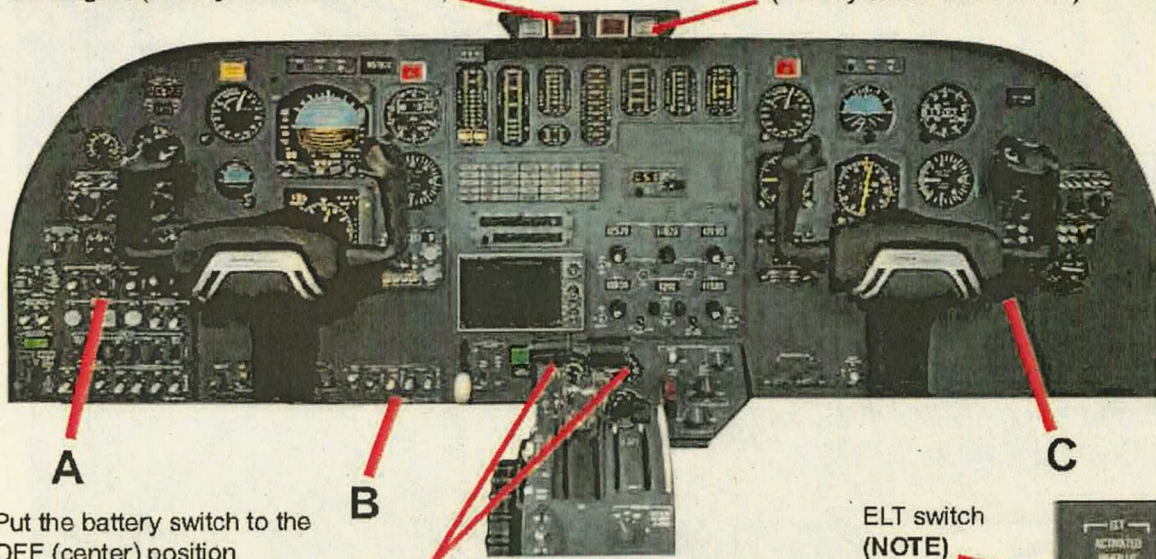
CESSNA 500 CITATION I

Fuel and Electrical Shutdown

A38970

Push the ENG FIRE switch to stop the hydraulic and fuel flow to the engine (battery switch must be on)

Push the BOTTLE ARMED switch to extinguish an engine fire (battery switch must be on)



A

Put the battery switch to the OFF (center) position

B

Lift the triggers and pull the throttle levers fully aft to stop the fuel flow to engines

Put the passenger safety switch to the OFF (center) position

ELT switch (NOTE)



DETAIL C

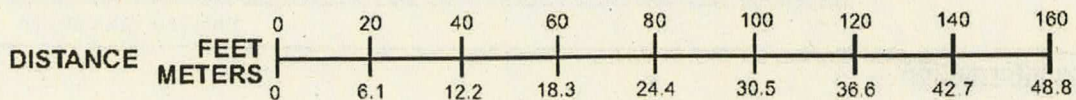


DETAIL A

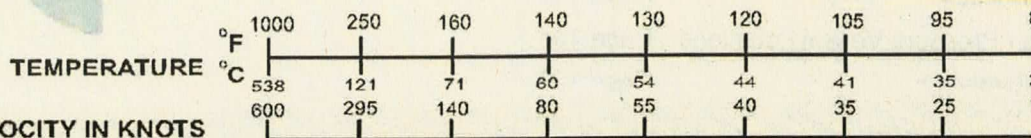


DETAIL B

2 ENGINES



25 FEET
(7.62 m)



NOTE: If the Emergency Locator Transmitter (ELT) is on, put the switch in the ON position for one second and then put it in the ARM position to stop the ELT transmission.



CESSNA 510 CITATION MUSTANG



Photo by: David Lednicer



Photo by: George Canciani



Photo by: Erick Stamm

Critical Response Information

Number of Engines	2
Passenger & Crew Capacity	6 max. (1-2 crew, 4 passenger max.)
Fuel Capacity	397 gal.
Emergency Rescue Access	Page 193
Flammable Materials / Pressure Vessel Locations	Page 194
Fuel and Electrical Shutdown	Page 195

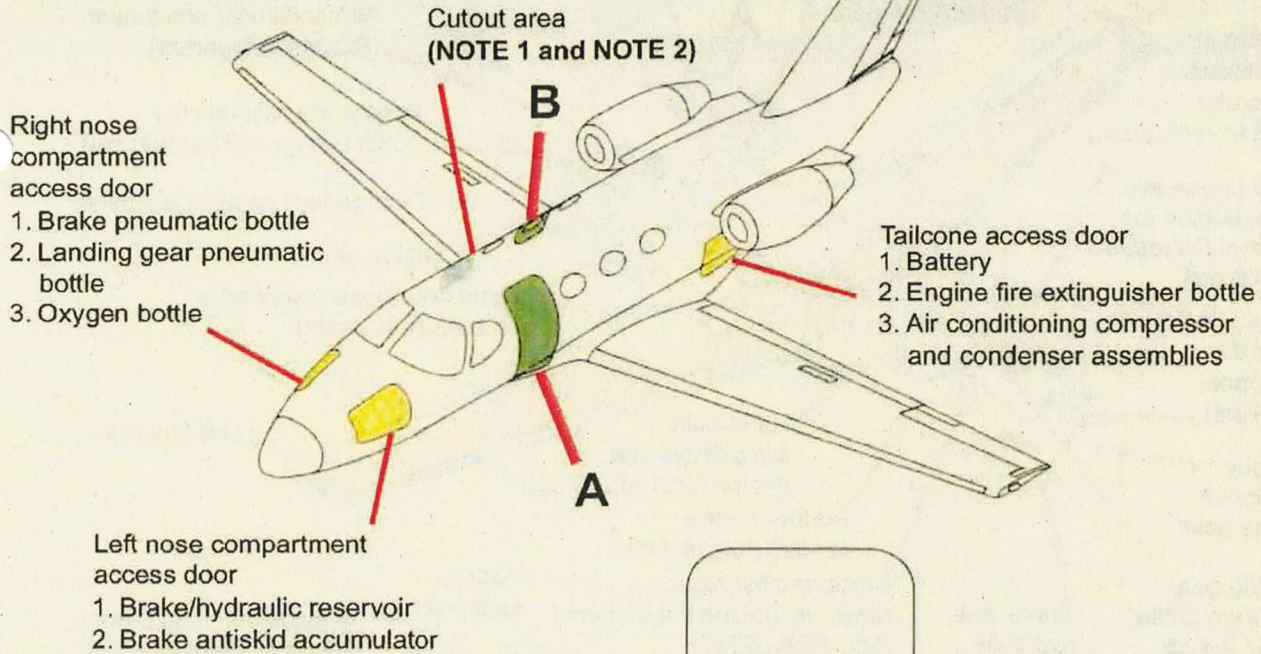
All diagrams provided by Cessna.

2 ENGINES

Emergency Rescue Access

A38520

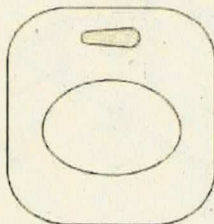
CITATION MUSTANG



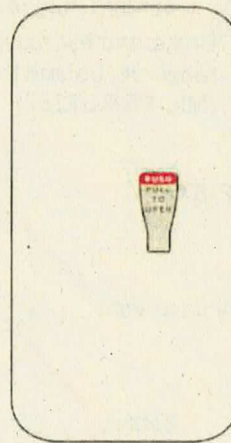
2 ENGINES

Emergency exit

1. Push in on the large end of the handle.
2. Turn the handle counterclockwise.
3. Push or pry in on the door to open.



DETAIL B



DETAIL A

Cabin entry door

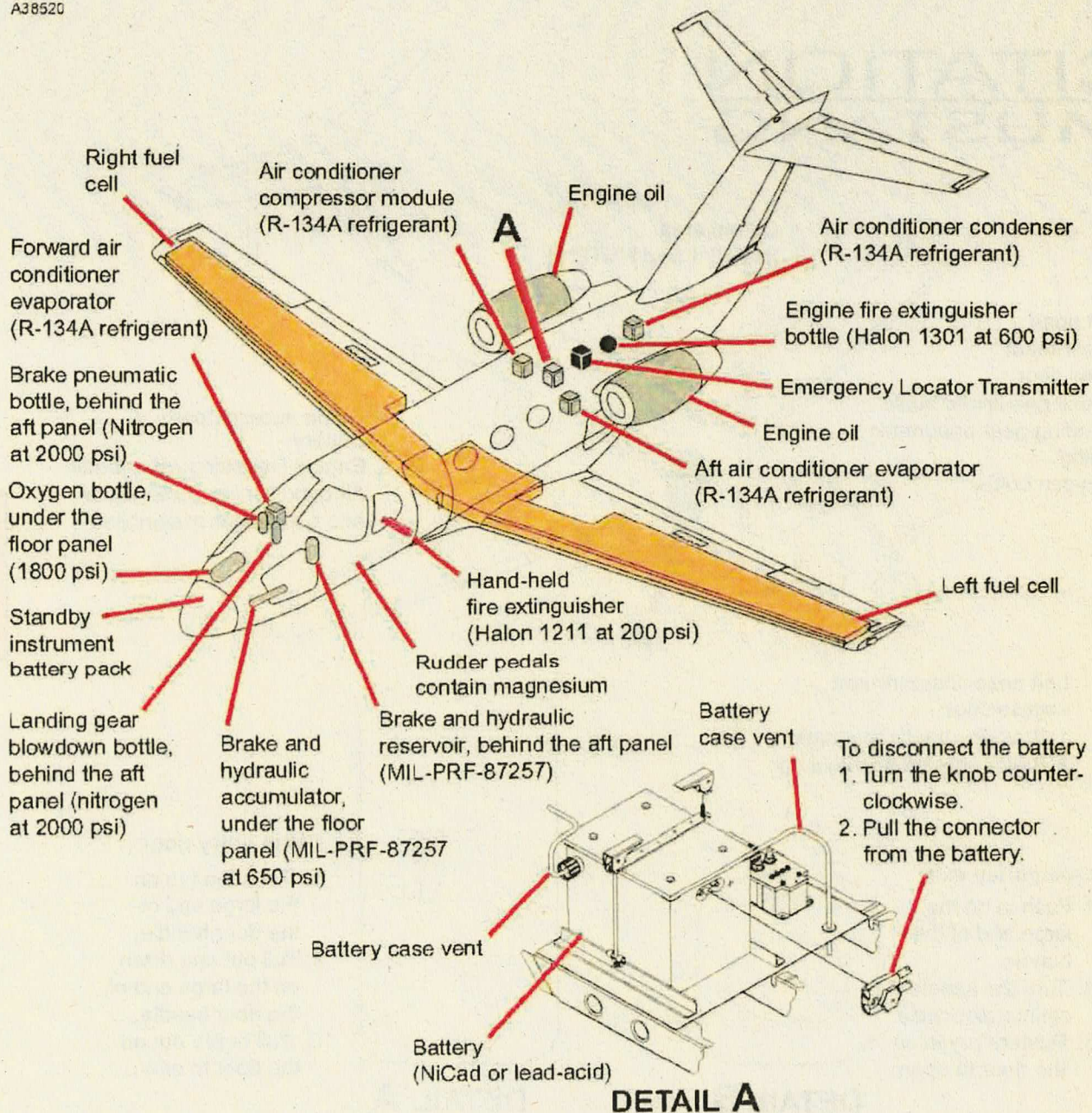
1. Push the tab on the large end of the door handle.
2. Pull out and down on the large end of the door handle.
3. Pull or pry out on the door to open.

NOTE 1: To prevent injury to personnel and occupants, cutout areas are to be used only when access through the cabin entry and emergency exit doors is not possible. If cutout areas must be used, carefully cut out the approved area and find where the occupants are before other cuts are made.

NOTE 2: When possible, use only pneumatic or hydraulic equipment to cut the airplane structure. Make sure no fuel or flammable materials are near the area that is to be cut out.

Flammable Materials / Pressure Vessel Locations

A38520



Wheel fires: If the tires or wheels are on fire, approach the wheels from the forward or aft side. The wheels have fusible plugs that will release the tire pneumatic pressure at a temperature of 310°F (155°C).

Fire and smoke: Cabin interior furnishings are made from FAA approved materials, that can cause toxic fumes, melt, and burn when exposed to extreme heat. Use protective clothing and breathing equipment until you are sure the area is safe.

Fuel and Electrical Shutdown

A38521 Push the ENG FIRE switch to stop the hydraulic and fuel flow to the engine (battery switch must be on).

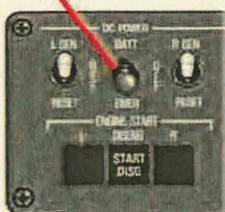
Push the BOTTLE ARMED switch to extinguish an engine fire (battery switch must be on).



A
Put the battery switch to the OFF (center) position

B
Lift the triggers and pull the throttle levers fully aft to stop the fuel flow to engines.

C
Pull the knob to stop the flow of oxygen from the bottle.



Put the passenger safety switch to the OFF (down) position

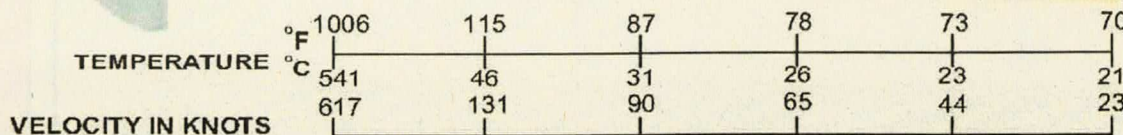
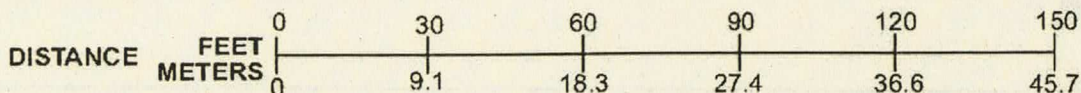
ELT switch (NOTE)



DETAIL A

DETAIL B

DETAIL C



NOTE: If the Emergency Locator Transmitter (ELT) is on, put the switch in the ON position for one second and then put it in the ARM position to stop the ELT transmission.

2 ENGINES

ROBINSON R44



Photo by: Ron Baak



Photo by: Ron Baak



Photo by: Ron Baak

Critical Response Information

Passenger & Crew Capacity

4 max. (1 crew, 3 passenger max.)

Fuel Capacity

50.1 gal.

Fuel & Battery Shut-off Locations

Page 319

All diagrams provided by Robinson.



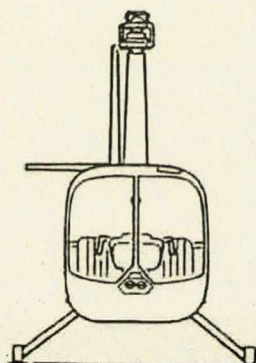
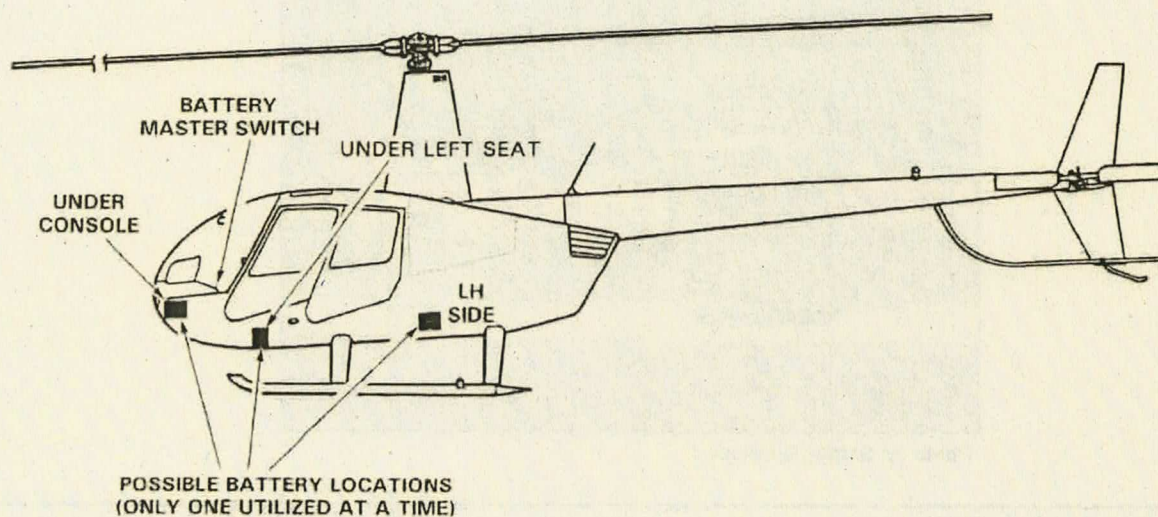
ROBINSON R44

BATTERY MASTER SWITCH
(ADJACENT TO KEY-OPERATED SWITCH)

AUX FUEL TANK
18.5 GALLONS

MAIN FUEL TANK
31.6 GALLONS

FUEL SHUTOFF (RED KNOB LOCATED
BETWEEN FRONT SEAT BOTTOMS)



MAXIMUM FUEL (AVGAS) CAPACITY: 50.1 GALLONS

R44 Raven

FUEL AND BATTERY
SHUTOFF LOCATIONS

CESSNA 150/152

1 ENGINE



Photo by: James Dingell



Photo by: Kevin Porter



Photo by: Sergey Ryabtsev

Critical Response Information

Number of Engines	1
Passenger & Crew Capacity	2 max.
Fuel Capacity	26 gal.

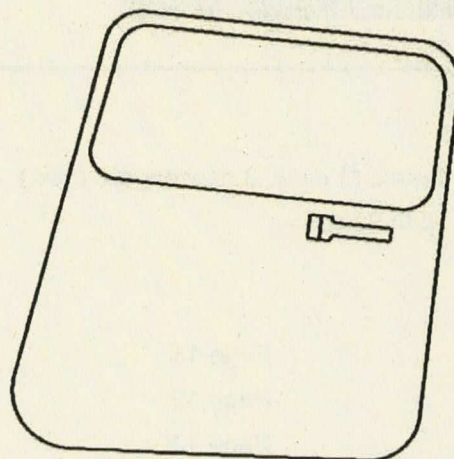
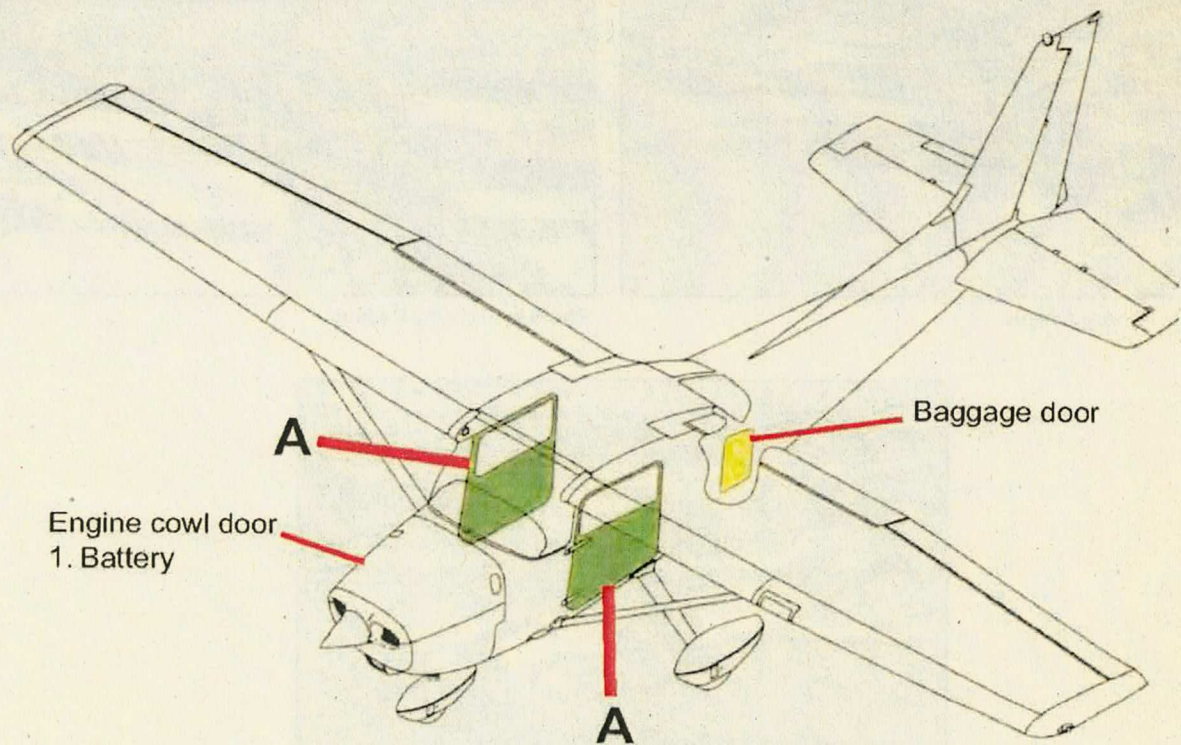
For additional emergency response information on this aircraft please contact:

Cessna Aircraft Company

Tel: (316) 517-6000.

Web: www.cessnasupport.com

Emergency Rescue Access



DETAIL A

Cabin entry door

1. Pull out on the forward edge of the door handle.
2. Pull or pry the door out to open.

NOTE: When possible, use only pneumatic or hydraulic equipment to cut the airplane structure. Make sure no fuel or flammable materials are near the area that is to be cut.

CESSNA 172 SKYHAWK, 177 CARDINAL, 182 SKYHAWK
206 STATIONAIR, 210

1 ENGINE



Photo by: Dmitry Avdeev



Photo by: Timothy Redfern



Photo by: Dmitry Avdeev

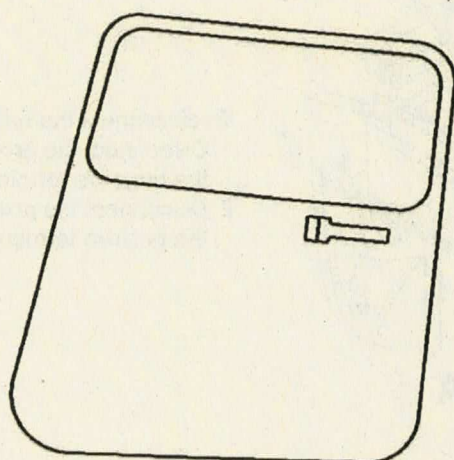
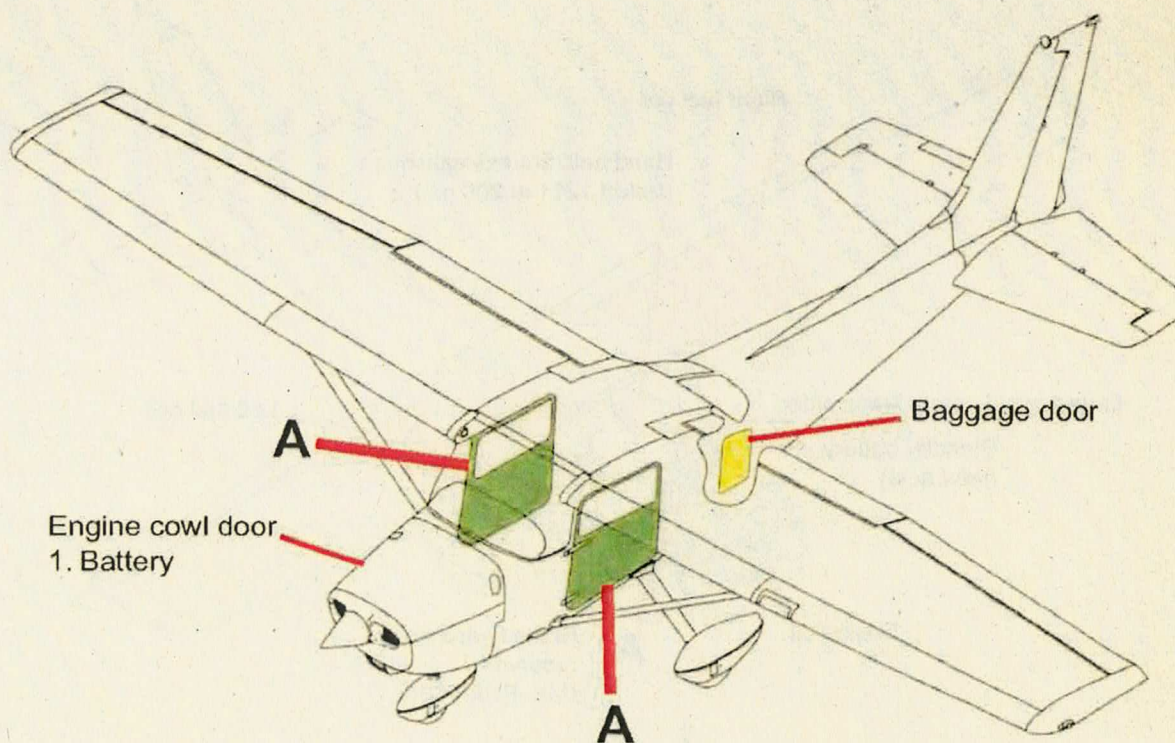
Critical Response Information

Number of Engines	1
Passenger & Crew Capacity	4 max. (1 crew, 3 passengers max.)
Fuel Capacity	up to 90 gal.

Emergency Rescue Access	Page 11
Flammable Materials / Pressure Vessel Locations	Page 12
Fuel and Electrical Shutdown	Page 13

All diagrams provided by Cessna and are located in the Emergency Rescue Access and Fire Fighting Procedures manual.

Emergency Rescue Access



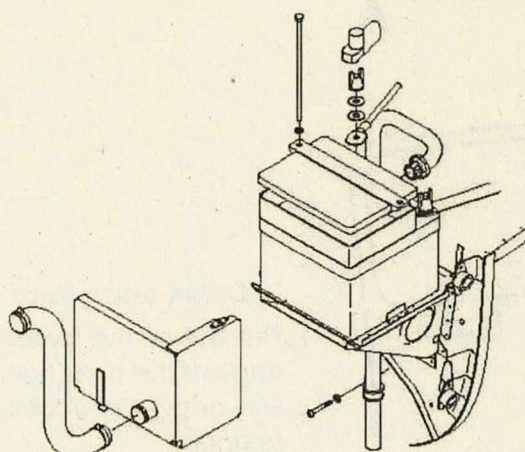
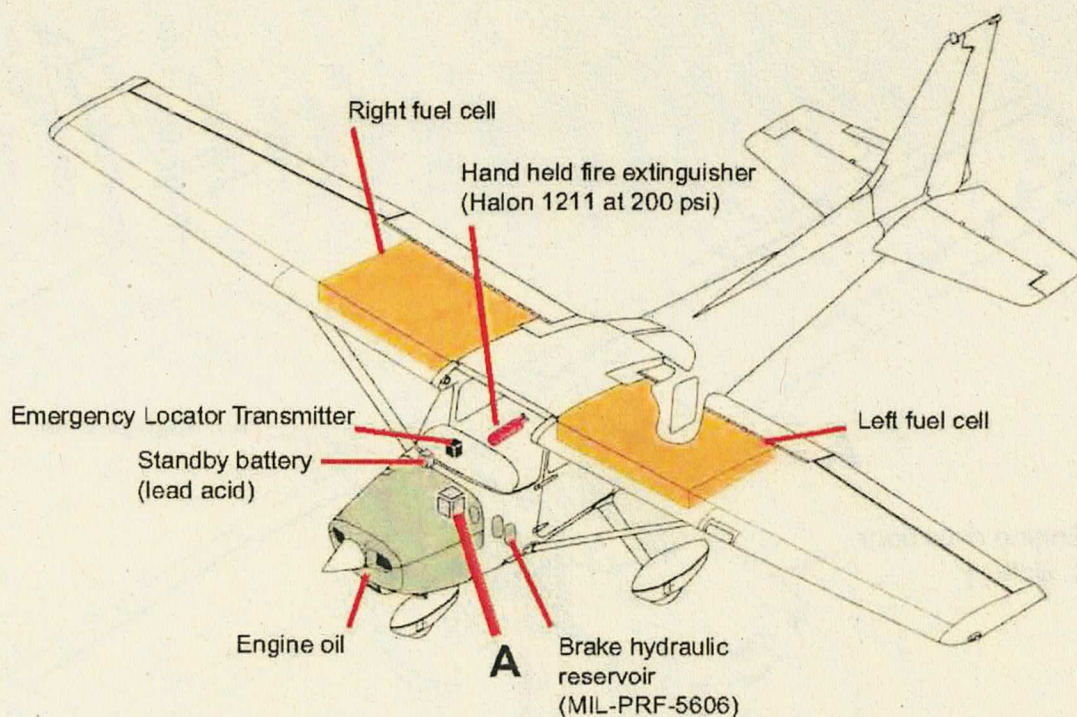
Cabin entry door

1. Pull out on the forward edge of the door handle.
2. Pull or pry the door out to open.

DETAIL A

NOTE: When possible, use only pneumatic or hydraulic equipment to cut the airplane structure. Make sure no fuel or flammable materials are near the area that is to be cut.

Flammable Materials / Pressure Vessel Locations



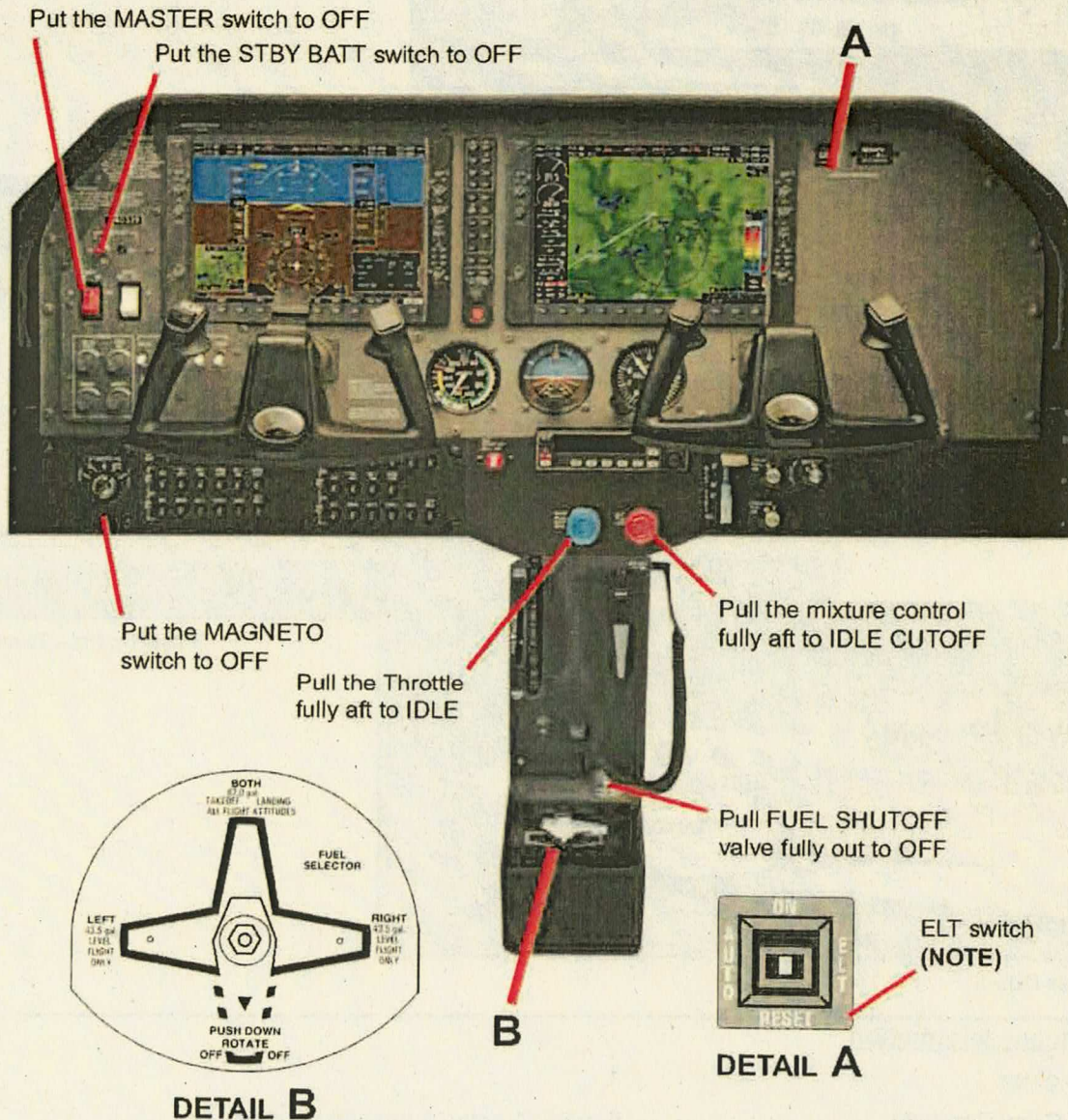
To disconnect the battery

1. Disconnect the ground cable from the negative terminal of the battery.
2. Disconnect the power cable from the positive terminal of the battery.

Wheel fires: If the tires or wheels are on fire, approach the wheels from the forward or aft side.

Fire and smoke: Cabin interior furnishings are made from FAA approved materials, but can still create toxic fumes, melt, and burn when exposed to extreme heat. Use protective clothing and breathing equipment until you are sure the area is safe.

Fuel and Electrical Shutdown



NOTE: Fuel flow to the engines is stopped when the mixture levers are in the IDLE CUTOFF position. To prevent fuel leakage, put the fuel selectors in the OFF position.

NOTE: To fully remove electrical power from the airplane, the battery must be disconnected.

NOTE: Momentarily place the remote mounted switch to the RESET position and release. This will place the transmitter in the AUTO position.

Sheet 3 of 3

PIPER PA46-350P MALIBU

1 ENGINE



Photo by: Erick Stamm



Photo by: Erick Stamm



Photo by: James Dingell

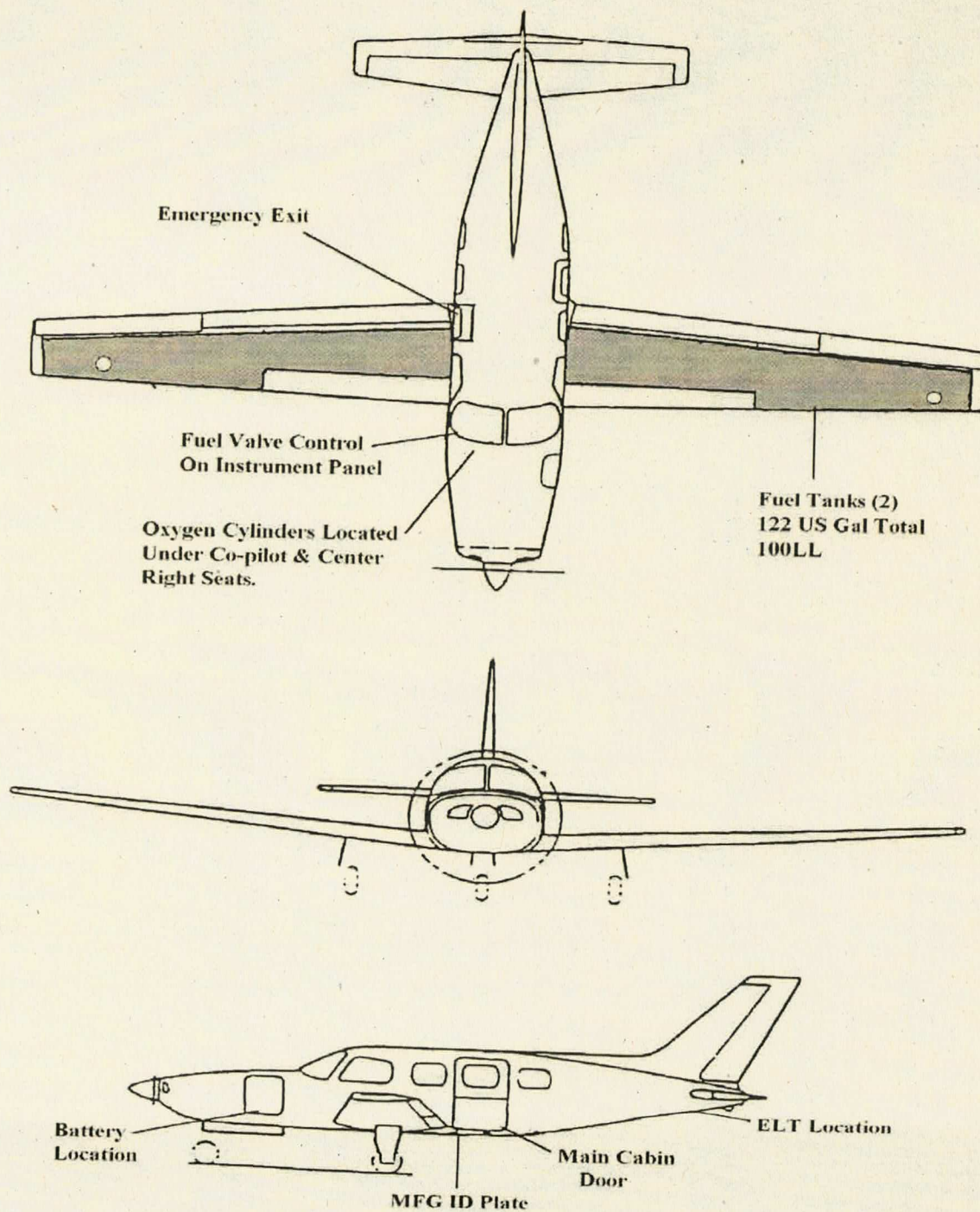
Critical Response Information

Number of Engines	1
Passenger & Crew Capacity	6 max. (1 crew, 5 passenger max.)
Fuel Capacity	122 gal.
Fire Rescue Chart	Page 35

All diagrams provided by Piper and are located in the Aircraft Crash Recovery Guide.



Fire Rescue Chart



VLP Dinslaken Schwarze-Heide

Notfallplan Anhang D

Besonderheiten Luftfahrzeuge

Zum aktuellen Zeitpunkt befinden sich keine besonderen Luftfahrzeuge (Elektroflugzeuge wie z.B. Pipistrel Velis oder ähnlich) am VLP Dinslaken Schwarze Heide



VLP Dinslaken Schwarze-Heide

Anhang E zum Notfallplan

Flugunfall am Flugplatz (inkl. Checkliste)



Adressat	Meldung	Meldeweg	Uhrzeit
Feuerwehr Öffentliche Feuerwehr falls bekannt	Alarm für die Feuerwehr Luftnotfall- Bereitstellung! • Art des Unfalls • Unfallzeit • Rufzeichen • Luftfahrzeugtyp • Position • POB/Fuel	Über Betriebsfunk Über Telefon: 112	

FLUGBETRIEB EINSTELLEN!!

(wenn damit gerechnet werden muss, dass bei Ankunft des Luftfahrzeugs die Piste nicht frei ist)

Adressat	Meldung	Meldeweg	Uhrzeit
Wachleiter DFS	Bericht über Art des Luftnotfalls	06103 7076600	
Meldekopf BZR Luftfahrtbehörde Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 26	Luftnotfall! Bericht über Art des Vorfalles	0211475-2680	
BFU	Luftnotfall! Bericht über Art des Vorfalles	0531 35480 FAX 0531 3548246	
Leitung des VLP Dinslaken Schwarze- Heide	Info über Flugunfall	Hr. Bromkamp 0172 2803121 Hr. Kielholz 0173 2776605	
WX	Wetterdaten aufzeichnen		
Eigene Notizen	Eigene Notizen zum Unfallhergang anfertigen		



CHECKLISTE

zum Bereitschaftsalarm: - Alarmierung Berufsfeuerwehr -

Meldungen, Situationen bei denen grundsätzlich die Berufsfeuerwehr zu alarmieren ist

Meldung, Situation	JA: X	Notizen
Luftfahrzeug hat mehr als 4 Sitzplätzen oder als 2 POB	☐	
Luftfahrzeug hat ein MTOW > 2 t Luftfahrzeugkennzeichen: D-XXXX, D-BXXX, D-CXXX, D-IXXX D-FXXX oder adäquate Luftfahrzeuge	☐	
Meldung einer Luftnotlage ("MAYDAY" oder Informationen die eine Luftnotlage erkennen lassen)	☐	
Ankündigung einer Notlandung außerhalb des Flugplatzes	☐	
Landung ohne, oder mit sichtbar nicht vollständig ausgefahrenem Fahrweg	☐	
Rauch, Brand, Feuer im Luftfahrzeug im Flug	☐	
Unrunder Motorlauf bei einmotorigen Luftfahrzeugen, Brand am Motor, Triebwerksausfälle	☐	
Austretende Betriebsstoffe wie z.B. Treibstoff, Motor-/Hydrauliköl	☐	
Probleme mit der Steuerung (klemmende, nicht funktionierende Primärsteuerflächen)	☐	

VLP Dinslaken Schwarze-Heide

Notfallplan - Anhang F

Alarmplan Luftnotfall

(inkl. Checkliste u. Legende)



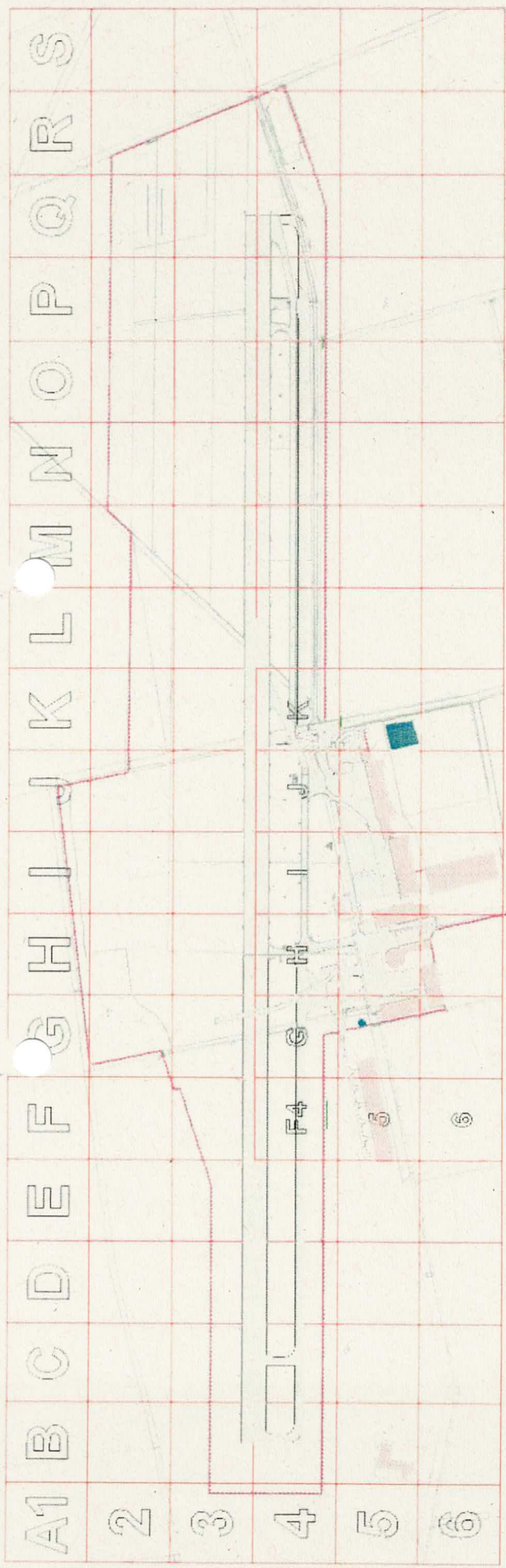
Adressat	Meldung	Meldeweg	Uhrzeit
Feuerwehr Öffentliche Feuerwehr falls bekannt	Alarm für die Feuerwehr Luftnotfall- Bereitstellung! • Art des Unfalls • Unfallzeit • Rufzeichen • Luftfahrzeugtyp • Position • POB/Fuel	Über Betriebsfunk Über Telefon: 112	

FLUGBETRIEB EINSTELLEN!!

(wenn damit gerechnet werden muss, dass bei Ankunft des Luftfahrzeugs die Piste nicht frei ist)

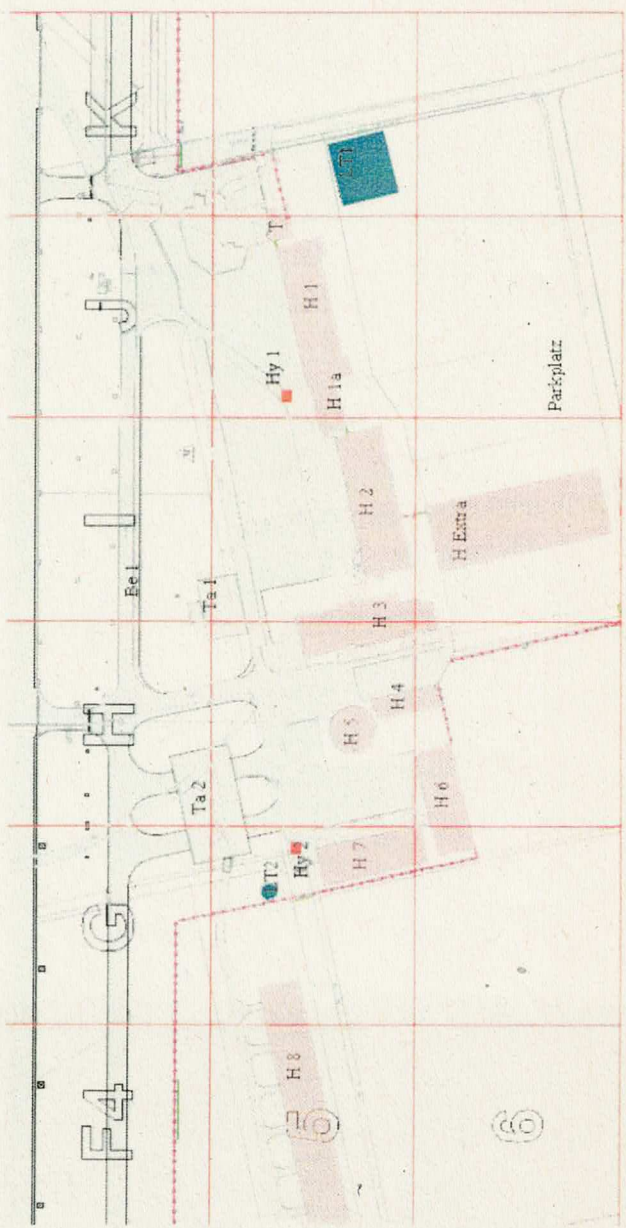
Adressat	Meldung	Meldeweg	Uhrzeit
Wachleiter DFS	Bericht über Art des Luftnotfalls	06103 7076600	
Meldekopf BZR Luftfahrtbehörde Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 26	Luftnotfall! Bericht über Art des Vorfalles	0211475-2680	
BFU	Luftnotfall! Bericht über Art des Vorfalles	0531 35480 FAX 0531 3548246	
Leitung des VLP Dinslaken Schwarze- Heide	Info über Flugunfall	Hr. Bromkamp 0172 2803121 Hr. Kielholz 0173 2776605	
WX	Wetterdaten aufzeichnen		
Eigene Notizen	Eigene Notizen zum Unfallhergang anfertigen		





LEGENDE

- Ta 1 - Tankstelle
- Ta 2 - Tankfläche
- T - Tower
- H 1 - Halle 1
- H 1a - Halle GFL
- H 2 - Halle 2
- H 3 - UL Halle
- Extra - Extra Firmengebäude
- H 4 - Thomashalle
- H 5 - Rundhalle
- H 6 - Halle Süd
- H 7 - Halle West
- H 8 - Segelflughalle
- Bel - Betriebsraum
- LT 1 - Löschwasserteich
- LT 2 - Löschwasserteich
- Hy 1 - Unterflurhydrant
- Hy 2 - Unterflurhydrant



1. Zweck und Verbindlichkeit der hier getroffenen Regelungen

Die hier vorliegende Anlage zur Benutzungsordnung dient der ununterbrochenen Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs am und in der Umgebung des VLP Dinslaken Schwarze Heide.

Hierbei steht das Zusammenwirken der Flugplatzgesellschaft, ihrer qualifizierten Mitarbeiter und der technischen Einrichtungen im Mittelpunkt.

Unter Berücksichtigung der personellen Ressourcen der Flugplatzgesellschaft und der zugelassenen technischen Einrichtungen soll es möglich sein, während der betriebsarmen Zeiten Flugbetrieb unter Einsatz eines Auto-ATIS-Systems durchzuführen.

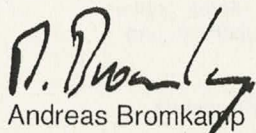
Die Regelungen dieser Anlage sind verbindlich für die Flugplatzgesellschaft und ihre berechtigten und eingewiesenen Mitarbeiter, es sei denn abweichende Handlungen sind zur unmittelbaren Abwendung von Gefahren unumgänglich.

Die hier getroffenen Regelungen berühren weder die Regelungen zur Benutzung des Luftraumes durch die Luftfahrzeugführer, noch die hierzu erlassenen und veröffentlichten Regelungen der Luftfahrtbehörde.

Die Wirksamkeit der hier getroffenen Regelungen für den Unternehmer und die Allgemeine Luftfahrt sowie die Festlegung möglicher Korrekturmaßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Regelungen wird im Rahmen einer halbjährlichen Prüfung beurteilt.

Hünxe, den 15. Mai 2025

Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH


Andreas Bromkamp


Martin Wiechers

Geschäftsführer



2. Grundsätze

Am VLP Schwarze Heide ist Flugbetrieb in Übereinstimmung mit der Betriebsgenehmigung des Landeplatzes nur zugelassen, wenn mindestens 1 Flugleiter/in¹ im Dienst ist.

Sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind, ist der Einsatz eines Auto-ATIS-Systems am VLP Schwarze Heide möglich.

3. Allgemeine Einsatzbedingungen

Die Regelungen zum "Flugbetrieb unter Einsatz eines Auto-ATIS-Systems" können nur angewendet werden

- bei Tag
- zu betriebsarmen Zeiten
- und
- wenn mindestens ein als Flugleiter qualifizierter Mitarbeiter anwesend ist und die Hörbereitschaft auf der Info-Frequenz sicherstellt.

Als **betriebsarm** gelten Zeiten ²,

- in denen nicht mehr als 4 Luftfahrzeuge gleichzeitig im Flugplatzverkehrsbereich ³ des VLP betrieben werden,
- kein Segelflugbetrieb stattfindet,
- kein Fallschirmsprungbetrieb stattfindet,
- kein weiterer Gemischtflugbetrieb ⁴
- keine Sonderveranstaltungen auf dem VLP stattfinden.

¹ Der Begriff "Flugleiter" wird im weiteren Text stellvertretend für "Flugleiter/in oder sachkundige Person" genutzt.

² Die Festlegung der betriebsarmen Zeiten betrifft ausschließlich den Einsatz von AUTO-ATIS. Hierbei geht es NICHT um die Festlegung der Haupt- und Nebenzeiten im Hinblick auf den einzusetzenden Feuerlösch- und Rettungsdienst. Hierzu ergehen gesonderte Bestimmungen.

³ Flugplatzverkehrsbereich ist der Bereich, in dem Verkehr von Luftfahrzeugen, die sich in der Platzrunde befinden, in diese einfliegen oder sie verlassen, sowie der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld.

⁴ Der Gemischtflugbetrieb von. Hubschraubern, Flächenflugzeugen und Ultraleicht Luftfahrzeugen gilt als betriebsarm, solange die anderen Punkte nicht zutreffen.



2

4. Abwicklung

Während der durch den diensthabenden Flugleiter gemäß oben genannten Kriterien festgestellten betriebsarmen Zeiten werden die Flugplatznutzer nach entsprechender Entscheidung des Flugleiters durch eine automatische Ansage informiert.

Die Erstellung einer detaillierten Dienstanweisung bzw. Ablaufregelung liegt ausschließlich in der Verantwortung der Flugplatzgesellschaft und wird außerhalb der Benutzungsordnung des VLP geregelt.

5. Dokumentation

Der/die diensthabende Flugleiter/in trägt alle

- Einsatzzeiten des Auto-ATIS-Systems
- festgestellten Mängel der hier beschriebenen Regelungen

in dem dieser Anlage beigefügten Musternachweis ein. Diese Nachweise sind mindestens 24 Monate aufzubewahren und der Luftfahrtbehörde auf Anforderung vorzulegen.

Der Einsatz des Auto-ATIS-Systems entbindet nicht von der Verpflichtung, das Hauptflugbuch weiterzuführen.

Verantwortlich für die Überprüfung der Wirksamkeit der Regelungen und der Erarbeitung evtl. erforderlicher Revisionen ist der Geschäftsführer der Flugplatzgesellschaft.



D

[illegible]

Anlage 4

Regelung des Segelflughetriebes EDLD

1. Die Segelflughetriebsflächen umfassen:

- a. Startbahn mit Windenschleppstrecken 900m x 40m
- b. Landebahn mit 2x 10m seitlichem Schutzstreifen 840m x 30m
- c. Rückholstrecke 900m x 25m
- d. Startpunkte für Flugzeugschlepp
- e. Abstellflächen für Segel- und Motorflugzeuge

Übersichtszeichnungen über die Betriebsflächen sind am Ende dieses Anhangs angefügt.

2. Zutritt zum Flugbetriebsgelände, Gäste und Zuschauer

Der Zutritt zum Flugbetriebsgelände richtet sich nach der gültigen FBO und der Anlage 3 (Sicherheitsbestimmungen).

3. Wege vom und zum Startplatz

Alle Bewegungen auf den Rollwegen oder Vorfeldern erfordern die Erlaubnis der Flugleitung. Die Absprache erfolgt telefonisch oder per Flugfunk auf der Frequenz von Dinslaken Radio. Bewegungen von Fahr- und Flugzeugen auf den Flugbetriebsflächen dürfen nur mit sichergestellter Hörbereitschaft auf der Frequenz von Dinslaken Radio durchgeführt werden. Das Kreuzen der Asphaltpiste oder Ausnahmen von den beschriebenen Prozeduren erfordern die Absprache mit der Flugleitung. Besondere Voraussicht ist bei der Nutzung des Rollwegs A auf dem Abschnitt zwischen den Segelflughallen und Rollweg E geboten, da dieser Abschnitt in beide Richtungen hochfrequentiert ist.

- a. Der Weg von den Segelflughallen zum Startplatz 26 und zurück führt über zwei mögliche Wege:
 - i. von den Segelflughallen unter Beachtung des Verkehrs geradeaus über die Asphaltpiste, über die Rückholstrecke zum Startplatz 26. Die Segelfluggpiste wird an einem geeigneten Ort gekreuzt.
 - ii. von den Segelflughallen in Richtung Osten über die Rollwege A und C zu den Rollhalten C2 oder C, zum Kreuzen der Piste unter Beachtung des Verkehrs.

Möglichkeit ii ist nur zulässig, wenn auf Rollweg C keine Motorflugzeuge eingeschränkt werden. Dies wird etwa durch die Nutzung von Schleppgeschirr und entsprechender Rollgeschwindigkeit oder nach Absprache mit der Flugleitung unter Berücksichtigung der Verkehrssituation sichergestellt.



- b. Der Weg von den Segelflughallen zum Startplatz 08 und zurück führt über zwei mögliche Wege:
 - i. von den Segelflughallen unter Beachtung des Verkehrs geradeaus über die Asphaltpiste zum Startplatz 08
 - ii. von den Segelflughallen in Richtung Osten über Rollweg A zum Rollhalt A3 unter Beachtung des Verkehrs über die Asphaltpiste. Möglichkeit ii ist nur zulässig nach Absprache mit der Flugleitung
- c. Der Weg von den Segelflughallen zum Startplatz für Eigenstart/Flugzeugschlepp 08 führt von den Segelflughallen in Richtung Westen über Rollweg A zu den Rollhalten A oder A2 zum Kreuzen der Asphaltpiste unter Beachtung des Verkehrs und Aufstellung am Startplatz für Eigenstart/Flugzeugschlepp an der Piste 08.

4. Startleitung für Segelflug

Eine Startleitung für Segelflug ist in jedem Falle erforderlich, wenn Windenstartbetrieb stattfindet. In folgenden Situationen kann Segelfluginbetrieb ohne Startleitung stattfinden:

- a. Flugzeugschlepp/Eigenstart ohne Windenstartbetrieb
- b. Landungen ohne Windenstartbetrieb

Alle Absprachen zu Flugbewegungen werden auf der Frequenz von Dinslaken Radio besprochen.

5. Schnittstellen zwischen Motor- und Segelfluginbetrieb

- a. Gelbe Blinkleuchten

Die gelben Blinkleuchten an den Rollhalten der Asphaltbahn werden automatisch durch die Startwinden eingeschaltet, sobald ein Gang zum Schleppvorgang eingelegt ist. Beim Einlegen eines Ganges ohne anstehenden Startvorgang (bspw. zum Einziehen von Seilen nach einem Seilriss) ist die Flugleitung entsprechend durch die Startleitung des Segelflugs zu informieren oder die Blinkleuchte durch den Windenfahrer an der Winde manuell auszuschalten.

- b. Nachverfolgung zuständiger StartleiterInnen

Für die Nachverfolgung der zuständigen Person für die Startleitung muss die jeweils zuständige Person sich in die Liste der Startleiter eintragen.

- c. Nutzung von Frequenzen

Alle Bewegungen, die das Gebiet nördlich des nördlichen Sicherheitsstreifens betreffen, nutzen die Frequenz von Dinslaken Segelflug. Alle Bewegungen, die südlich des nördlichen Sicherheitsstreifens betreffen, nutzen die Frequenz von Dinslaken Radio.



d. Beginn und Ende des Segelflugbetriebes

Die Startleitung des Segelflugs muss Beginn und Ende des Segelflugbetriebs vorzugsweise über die Telefonverbindung oder persönlich mit der Flugleitung absprechen.

6. Flugzeugschleppbetrieb/Eigenstarts

a. Flugzeugschlepp/Eigenstart auf der Segelflugbetriebsfläche

Die Aufstellung erfolgt in den dafür vorgesehenen Flächen. Alle Absprachen erfolgen mit der Startleitung des Segelfluges auf der Frequenz von Dinslaken Segelflug. Als Startstrecke wird die Segelfluglandebahn genutzt. Anfliegende Luftfahrzeuge dürfen durch den Startvorgang nicht behindert werden. Gleichzeitige Windenstarts mit Eigenstarts und Flugzeugschlepps sind nicht zulässig. Gleichzeitige Abflüge von Flugzeugschlepps/Eigenstarts und Abflügen auf der Asphaltbahn sind zulässig.

b. Flugzeugschlepp/Eigenstart auf der Asphaltbahn

Nach Absprache mit der Flugleitung ist die Nutzung der Asphaltbahn zum Eigenstart oder Flugzeugschlepp möglich. Die Aufstellung und Vorbereitung des Schleppzuges erfolgt in den dafür vorgesehenen Flächen. Der Eigenstart/Flugzeugschlepp unterliegt in diesem Fall allen anwendbaren Regeln für Motorflug wie beispielsweise:

- i. Beachtung der gelben Blinkleuchte
- ii. Anfliegende Luftfahrzeuge dürfen nicht behindert werden

Unter Beachtung der Verkehrslage kann für Eigenstarts und Flugzeugschlepps nach Vorbeiflug an der Startwinde der Abflug in die Nordplatzrunde erfolgen. Bei Abflug Richtung Süden ist die veröffentlichte Motorflugplatzrunde einzuhalten.

Alle Absprachen müssen auf der Frequenz von Dinslaken Radio erfolgen. Gleichzeitige Starts auf der Asphaltbahn und Windenstarts sind nicht zulässig. Eigenstarts und Flugzeugschlepps auf der Asphaltbahn sind von der Startleitung des Segelfluges wie Motorflugbewegungen zu beachten.

7. Zuständigkeiten für Nutzer der Betriebsflächen:

- a. Sauberhalten der Betriebsflächen von Abfällen die während dem Betrieb entstehen
- b. Freihalten aller Betriebsflächen und der direkten Umgebung des Flugplatzes von Schleppseilen und -resten, Vorspannen etc.
- c. Schonende Nutzung der Flächen durch Vermeiden von schlammigen Flächen, rücksichtsvolles Bewegen schwerer Fahrzeuge, sowie Behebung von Schäden an der Betriebsfläche durch Bewegen von Fahrzeugen für den Segelflug-betrieb



8. Zuständigkeiten für Flugplatzgesellschaft:

- a. Einhalten der maximalen Bewuchshöhe von 8 cm auf den Segelflugstart- und Landebahnen, Aufstellflächen für Flugzeugschlepp und Eigenstart an den Pistenköpfen, sowie Rückholstreifen und Abstellflächen
- b. Entriegelung der Rettungs- und Zufahrtswege auf die Segelflugbetriebsfläche während des Segelflugbetriebs
- c. Freiräumen und Reinigen der Segelflugbetriebsflächen nach zweckfremder Nutzung wie bspw. Feuerwerk, Autorennen oder sonstigen
- d. Sicherstellung der Durchführbarkeit von Segelflugbetrieb bspw. durch
 - i. Schutz vor Einwirkungen durch Wildtiere
 - ii. Instandhaltung der gelben Blinkleuchten an Rollhalten



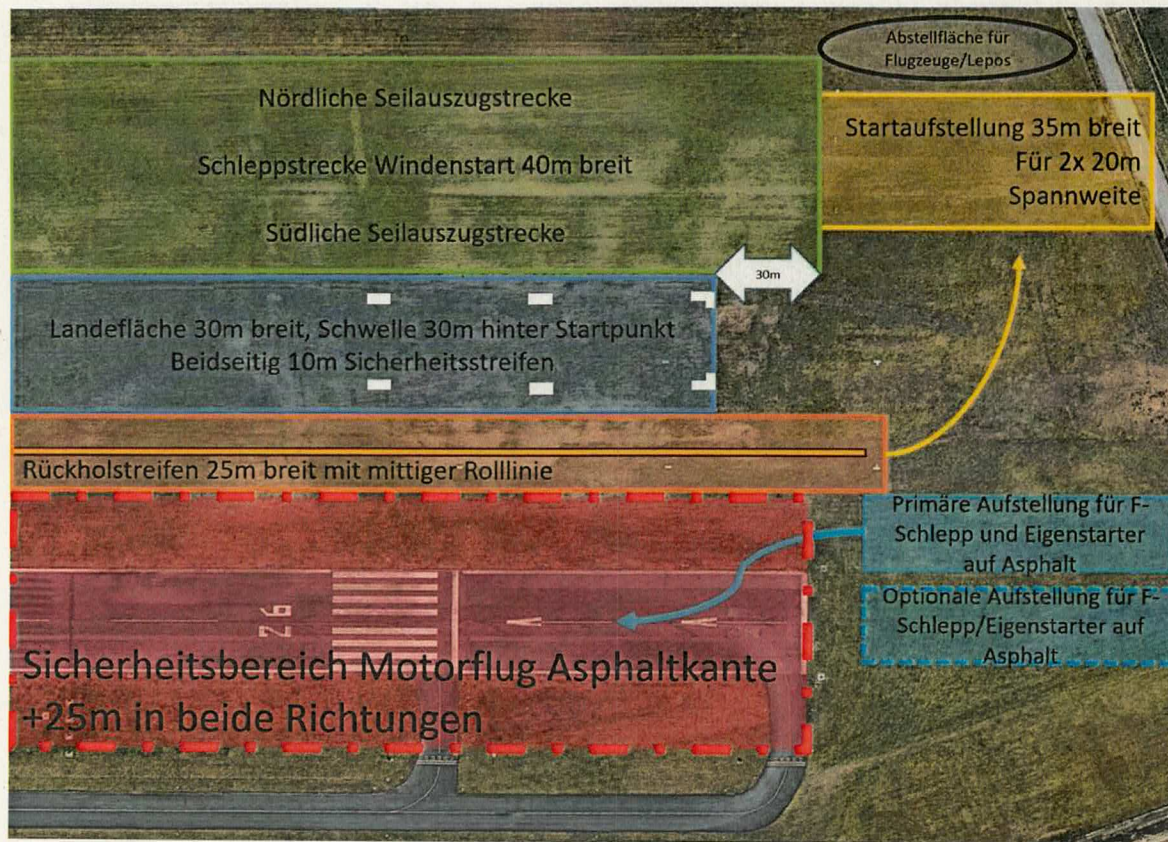


Abbildung 1: Segelflughetriebsflächen am Startplatz 26



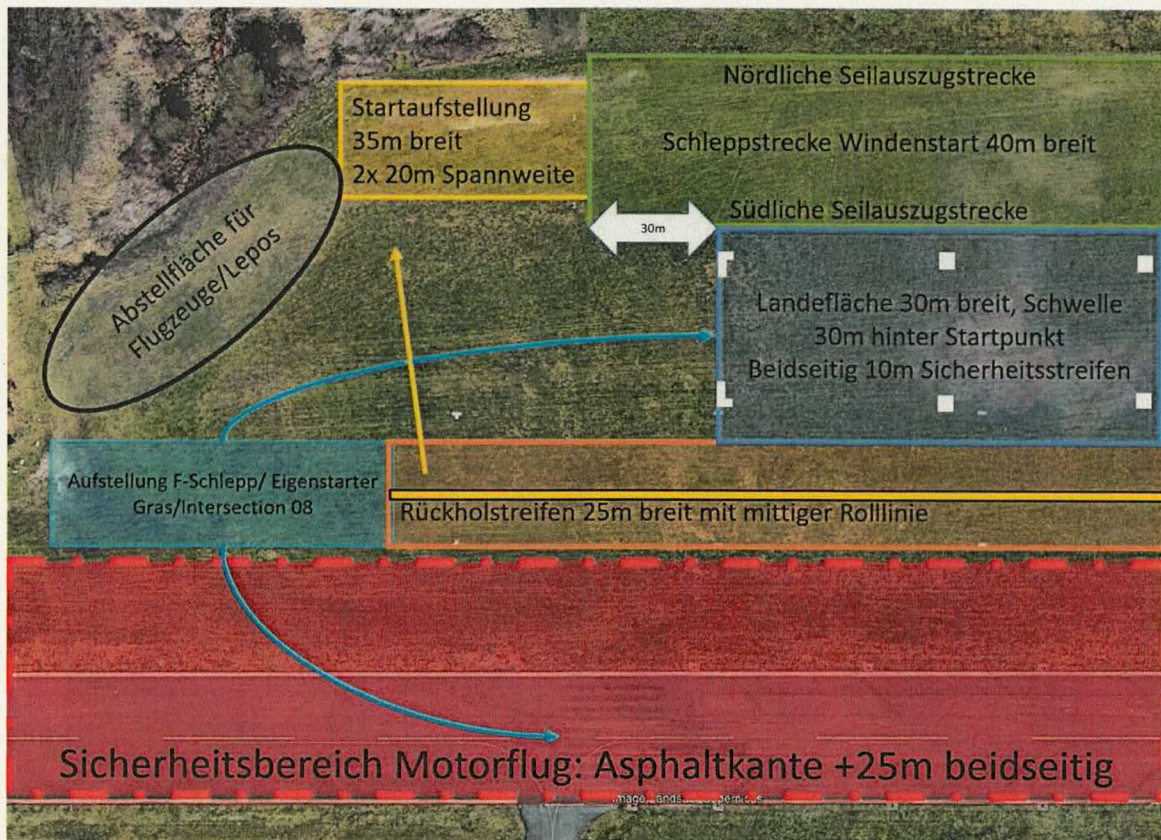


Abbildung 2: Segelflughetriebsflächen am Startplatz 08



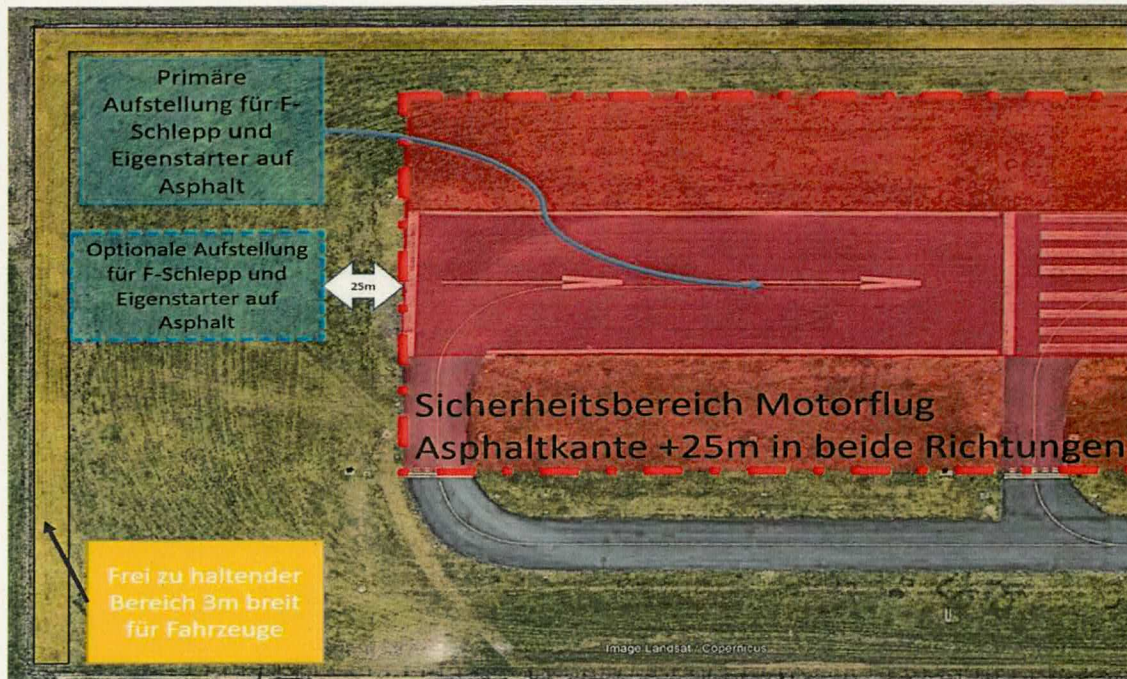


Abbildung 3: Aufstellbereiche für Flugzeugschlepp und Eigenstarter für Startrichtung 08

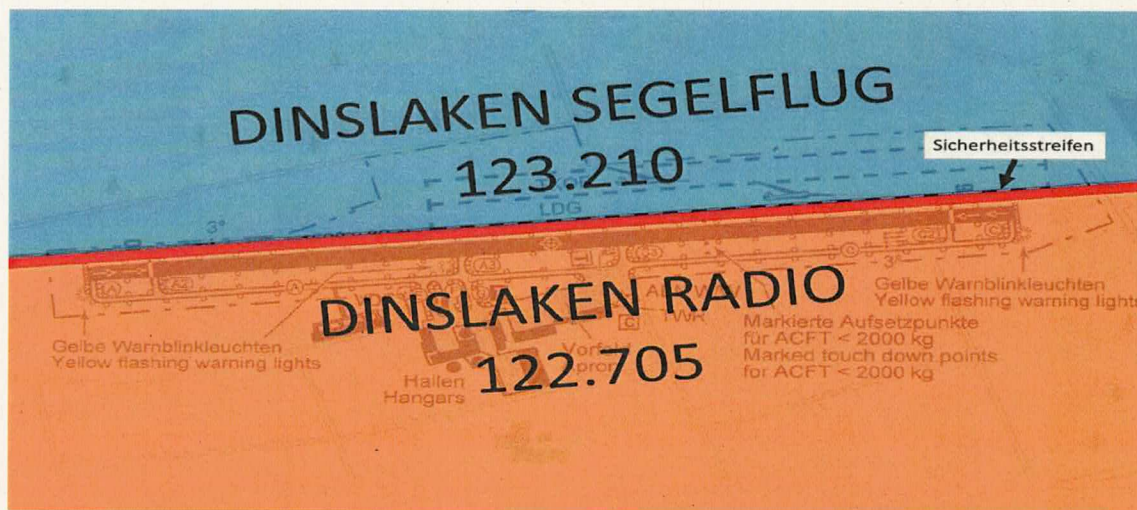


Abbildung 4: Zuständigkeitsbereiche mit Frequenzen

Flugsportgemeinschaft Schwarze Heide e.V.

Tim Wiechert

Vorsitzender

