



# Landeplatzbenutzungsordnung (LBO)

für den Verkehrslandeplatz Varrelbusch

(Stand 27.01.2025)

## 1. Einleitung

Der Luftsportverein Cloppenburg e.V. (nachstehend LSV genannt) als Betreiber des Verkehrslandeplatzes Varrelbusch ist ein auf gemeinnütziger Basis arbeitender Verein, der in das Vereinsregister des Amtsgerichts Oldenburg eingetragen ist. Der LSV wird durch den gewählten Vorstand vertreten.

## 2. Anwendbarkeit

- a. Diese Benutzungsordnung regelt die Rechte und Pflichten zwischen den Benutzern und dem LSV als Betreiber des Flugplatzes (NfL I 100/09). 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.
- b. Der LSV als Betreiber des Flugplatzes hat dafür Sorge zu tragen, dass die von der Genehmigungsbehörde vorgeschriebenen sowie sonstigen vorhandenen Einrichtungen in einem ihrer Bestimmung entsprechenden Zustand sind.

## 3. Flugbetriebsgelände

Der Flugbetrieb im Rahmen des LSV sowie des Ausbildungsbetriebes der Flugschule Varrelbusch wird auf dem bundeseigenen Gelände des im Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland AIP Abschnitt „AD Flugplätze“ beschriebenen Verkehrslandeplatzes Varrelbusch durchgeführt.

Der Flugbetrieb des LSV und der Flugschule Varrelbusch richtet sich nach den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) sowie nach den zu seiner Durchführung erlassenen nationalen und europäischen Rechtsvorschriften. Gestützt auf die genannten Grundlagen wird zur Gewährleistung der vorschriftsmäßigen, reibungslosen und sicheren Durchführung des gesamten Flugbetriebes dieser Landeplatzbenutzungsordnung (nachstehend LBO genannt) erlassen. Die Genehmigung des Flugplatzes gem. § 6 LuftVG durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 16.05.2024 ist zu berücksichtigen.

## 4. Voraussetzungen für den Flugbetrieb

- a. *Anwesenheit eines vom Luftsportverein Cloppenburg e.V. bestellten Betriebsleiters am Platz.*  
Der Betriebsleiter (§ 53 LuftVZO) handelt im Auftrag und im Sinne des Vorstandes des LSV (Flugplatzhalter) gem. § 45 LuftVZO. Die Aufgaben und Befugnisse ergeben sich aus NfL 2024-1-3106.

Die Betriebsleiter werden vom Vorstand des LSV namentlich bis auf Widerruf bestellt. Zuvor erfolgt eine Unterweisung im Auftrag des Vorstandes. Der Vorstand führt eine Liste mit allen zugelassenen Betriebsleitern. Eine Kopie der Liste befindet sich auf dem Tower.

Die Bestellung zum Betriebsleiter ist in jedem Fall umgehend auch ohne weitere Angabe von Gründen zu widerrufen, wenn ein Verhalten bekannt wird, das nicht im Sinne des Vorstandes ist, wenn Ereignisse bekannt werden, die eine Eignung des Betriebsleiters für die anspruchsvolle Tätigkeit in Frage stellen oder wenn entgegen gesetzlicher Regelungen gehandelt wurde.

Die Anwesenheit eines Betriebsleiters ist in folgenden Fällen zwingend erforderlich:

1. Flugbetrieb während der im Luftfahrthandbuch (AIP) publizierten Öffnungszeiten.
2. Gewerbliche Flüge.
3. Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern.
4. Flüge von externen Personen, die nicht Mitglied im LSV sind.

Ausnahme: Namentlich vom Vorstand bis auf Widerruf benannte Personen, die entsprechend eingewiesen wurden und eine schriftliche Zustimmung des Vorstandes haben.

Letztere teilen dem Vorstand per E-Mail anschließend alle erforderlichen Daten zwecks Eintragung im Hauptflugbuch mit.

Ansonsten erfordern Flüge von Mitgliedern des LSV außerhalb der publizierten Öffnungszeiten einschließlich Flüge im Rahmen der Flugschulung der vereinseigenen ATO keine Anwesenheit eines Betriebsleiters. Für An- und Abflüge ohne Betriebsleiter sind grundsätzlich Blindmeldungen über Funk auf der Flugplatz-Frequenz abzusetzen.

Außerhalb der publizierten Öffnungszeiten des Verkehrslandeplatzes Varrelbusch ist der jeweils verantwortliche Luftfahrzeugführer für die ordnungsgemäße Eintragung des Fluges im Hauptflugbuch verantwortlich. Jeder Luftfahrzeugführer hat sich vor dem Start außerhalb der publizierten Betriebszeiten vom ordnungsgemäßen Zustand der Piste zu überzeugen. Die Nutzung erfolgt generell auf eigene Gefahr.

- b.** Sperrung des westlich der Landebahnmitte den Platz rechtwinkelig kreuzenden Weges (Alter Garreler Weg) durch die vorhandenen Schranken und Warnschilder.

Die vorgeschriebenen Warnschilder mit der Aufschrift „Achtung Flugbetrieb“ müssen fest und gut sichtbar installiert sein. Das Hallenvorfeld (Betonfläche) ist mit Warnschildern versehen. Vor Aufnahme des Flugbetriebes ist das Hallenvorfeld in der Höhe der Tankstelle zusätzlich zu sperren und während des Flugbetriebes ständig geschlossen zu halten. Diese Auflagen gelten auch bei Fliegen ohne Betriebsleiter.

- c.** Überprüfung, ob eine funktionstüchtige Sprechverbindung zwischen Betriebsleitung und Segelflugstart besteht. Bei Segelflugbetrieb müssen die gelben Warnleuchten an beiden Rollhalten funktionstüchtig sein. Segelflugstarts werden grundsätzlich vorher mittels Funk auf der Flugplatz-Frequenz angekündigt. Dieses gilt auch für Flüge außerhalb der publizierten Betriebszeiten.

- d.** *Sicherstellung des Feuerlösch- und Rettungswesens.*

Der Umfang der Feuerlösch- und Rettungsmittel sowie die erforderlichen Maßnahmen (Alarm- und Notfallplan, Aus- und Weiterbildung) sind aus den Nachrichten für Luftfahrer NfL 2023-1-2792 ersichtlich.

Gem. AIP AD-2 ist der Verkehrslandeplatz Varrelbusch in die Kategorie 1 per „PPR“ eingeteilt. Während der Betriebszeiten werden Rettungsmittel gemäß NfL 2023-1-2792 Absatz 4 „Flugplätze mit technischer Grundausstattung“ bereitgestellt.

- e.** *Beachtung personeller Sicherheit beim Rollen motorgetriebener Luftfahrzeuge.*

Es wird von der Motorflugwerkstatt bis zum Ende der Betonfläche nicht gerollt. Rollen mit Motorkraft ist auf den Rollwegen gemäß der Rolleitleitlinien vor den neueren nördlichen Hallen erlaubt, wenn die Abspermaßnahmen (Tür und zweiflügeliges Tor geschlossen) durchgeführt sind. Im Übrigen ist wie folgt zu verfahren: Vor dem Start ist das Luftfahrzeug bis auf die Grasfläche von Hand oder mit Schleppkuli vorzuziehen. Erst dann darf der Motor gestartet bzw. unter Motorkraft gerollt werden. Für das Zurückrollen darf das Luftfahrzeug bis auf die Betonfläche mit Motorkraft gerollt werden, die Stopplinie ist zu beachten. Ab da muss per Hand bzw. Schleppkuli gerollt werden. Nach einer Betankung ist das Luftfahrzeug unverzüglich von Hand zurück auf die Grasfläche zu rollen.

**f. Abstellen von Luftfahrzeugen.**

Luftfahrzeuge sind gemäß der Parkordnung abzustellen. Ausnahmen sind in Absprache mit der Betriebsleitung im Vorfeld möglich. Die Parkordnung ist Anlage I dieser Landeplatzbenutzungsordnung.

**g. Verfügbarkeit des Luftfahrthandbuchs.**

Das Luftfahrthandbuch (AIP) dient der Information und zur Flugvorbereitung aller Piloten. Sie ist auf dem Rechner im Schulungsraum sowie auf dem Turm in elektronischer Form einsehbar. Ausdrucke von Anflugkarten können dort angefertigt werden.

**h. Funksprechverkehr.**

Der Funksprechverkehr zum Rollen sowie für Start und Landung ist entsprechend den gültigen Sprechfunkverfahren für VFR-Flüge gem. AIP Abschnitt „GEN“ durchzuführen. Der Betriebsleiter gibt den Beginn und das Ende des Betriebes mit Betriebsleiter per Funk auf der Platzfrequenz bekannt.

**i. Auf dem Vorfeld, in den Hallen des LSV und im Umkreis von 25 Metern um die Flugzeuge und der Tankstelle herrscht ein absolutes Rauchverbot.**

## **5. Platzflugbetrieb**

**a.** Entsprechend den veröffentlichten Angaben im Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland AIP Abschnitt „AD Flugplätze“ fliegen Motorflugzeuge normalerweise die Nordplatzrunde und Segelflugzeuge die Südplatzrunde. Der Übergang vom Segelflug- in den Motorflugbereich und umgekehrt hat in sicherer Höhe zu erfolgen ohne den Platzverkehr zu gefährden.

Von den Ortschaften Falkenberg und Garrel ist beim Ein- und Ausflug der Platzrunde ein möglichst großer Abstand zu halten, überflüssige Lärmbelästigungen sind zu vermeiden. Die gelegentliche Nutzung der Nordplatzrunde durch den Segelflug ist in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrssituation möglich. Eine Information über die Nutzung der Nordplatzrunde durch Segelflugzeuge über Funk auf der Flugplatz-Frequenz hat grundsätzlich zu erfolgen.

**b.** Flugzeugschleppflüge sollten südlich des Flugplatzes entsprechend der in der AIP Abschnitt „AD Flugplätze“ dargestellten Segelflugplatzrunde durchgeführt. Der Steigflug hat, soweit möglich über wenig besiedeltem Gebiet zu erfolgen. Nach dem Ausklinken des Segelflugzeuges erfolgt ein Einordnen der Schleppmaschine in die Platzrunde für die bevorzugte Landerichtung. Abweichungen zu obigen Verfahren sind in Abhängigkeit vom Flugbetrieb möglich. Der Schlepp-Pilot entscheidet unter Berücksichtigung des aktuellen Flugbetriebes und der Wetterbedingungen über das Verfahren für den Seilabwurf.

**c.** Kunstflug ist nur nach vorheriger Anmeldung bei der Betriebsleitung Varrelbusch zulässig. Kunstflug mit motorgetriebenen Flugzeugen ist in folgendem Bereich durchzuführen (s. Anlage II):

52° 55' 45" N, 08° 04' 30" O; 52° 57' 05" N, 08° 03' 10" O und  
52° 57' 05" N, 08° 06' 10" O; 52° 55' 45" N, 08° 06' 00" O.

Die einschlägigen aktuellen Vorschriften, insbesondere bezüglich Mindesthöhen und Aufgabe eines Flugplans, sind einzuhalten. Jeder Luftfahrzeugführer hat sich vor der Durchführung von Kunstflug über die Lage des Kunstflugraumes zu informieren. Dichtbesiedelte Gebiete sind, unbeschadet ihrer Lage innerhalb der festgelegten Grenzen, bei Kunstflug möglichst zu meiden.

- d. Jeder Luftfahrzeugführer hat sich vor seinem Start davon zu überzeugen, dass sich kein Segelflugzeug im Windenstart befindet und das Windenschleppseil vollständig eingeholt ist. Die gelben Rundumleuchten für Windenstarts sind zu beachten.
- e. Alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge haben grundsätzlich den Rollweg nördlich der Start- und Landebahn zu nutzen. Backtrack ist nur möglich sofern anderer Verkehr nicht beeinträchtigt wird.
- f. Gem. LuftVO § 19 Nr. 1 ist der Aufstieg von Drachen und Kinderballons während des Flugbetriebes in einer Entfernung von 1,5 km von der Begrenzung des Flugplatzes verboten.
- g. Bei Modellflugbetrieb ist von den beteiligten Modellpiloten eine Hörbereitschaft auf der Platzfrequenz sicherzustellen. Bei anfliegendem oder startendem Verkehr wird der Modellflugbetrieb unterbrochen. Der Beginn und das Ende des Modellflugbetriebes sind auf der Platzfrequenz zu melden.

## **6. Fallschirmsprungbetrieb**

- a. Vor Beginn des Sprungbetriebes hat eine Abstimmung mit der Betriebsleitung Varrelbusch erfolgen. Hierzu hat der Pilot der Absetzmaschine vor Aufnahme des Sprungbetriebes persönlich zur Absprache beim Betriebsleiter auf dem Tower zu erscheinen.
- b. Der Pilot hat 2 Minuten vor dem Absetzen dieses über Funk mitzuteilen. Der Betriebsleiter hat weitere anfliegende Maschinen, soweit es ihm möglich ist, darüber zu informieren. Das Gleiche gilt für den eigentlichen Absetzvorgang, der mit dem weiteren Flugbetrieb aus Sicherheitsgründen unbedingt abgestimmt werden muss. Der Segel- und Motorflug darf nur starten, wenn alle Schirme in Sicht sind und sich im ausreichenden Abstand zum startenden Flugzeug befinden. Gleiches gilt für landende Motorflugzeuge.
- c. Ein Absetzen von Springern südlich der Motorflug-Landebahn ist grundsätzlich untersagt. Betriebsbedingte Ausnahmen (z. B. Absetzen von Schülern bei entsprechenden Wetterbedingungen) ist ausreichend vorher mit dem Betriebsleiter und dem Startleiter Segelflug abzustimmen.
- d. Während des Steigfluges sind dichtbesiedelte Gebiete – insbesondere die Ortschaft Garrel – sowie das Erholungsgebiet Thülsfelder Talsperre möglichst weiträumig zu umfliegen (LuftVG § 29b).
- e. Die Durchführung von Fallschirmsprungbetrieb erfordert in jedem Fall die Anwesenheit eines vom LSV bestimmten Betriebsleiters. Erfolgt nur ein einzelner Flug oder werden nur wenige Flüge durchgeführt, die zur Vor- oder Nachbereitung des eigentlichen Absetzfluges dienen, so können diese Flüge auch ohne Betriebsleiter durchgeführt werden, wenn der Absetzpilot eine Genehmigung des Vorstandes gem. Pkt. 4 a. dieser LBO besitzt. Punkt 6. b Satz 1 gilt auch in diesem Fall.

## **7. Motorschirm-/Gleitschirm Flugbetrieb**

- a. Parallel und in einem Abstand von 300 m nördlich zur Motorflug Start- und Landebahn, befindet sich eine 1.200 m lange Schleppstrecke für Gleitschirm Windenstarts.  
Am östlichen und westlichen Ende der Schleppstrecke befinden sich 2 Start- und Landebereiche für Motorschirme und Gleitschirme im Windenstart, die nach § 6 LuftVG von der Luftfahrtbehörde Oldenburg dafür zugelassen sind (NfL I 100/09).
- b. Motor-/Gleitschirme dürfen nur in Absprache mit dem Betriebsleiter oder Vorstand starten. Außerdem muss ein funktionierendes Funkgerät mitgeführt werden.
- c. Gleitschirm-Windenschlepps finden nicht statt nach dem Start der Fallschirmspringermaschine des FSG-Wildeshausen bis zur Landung des letzten Fallschirmspringers. Zudem wird jeder Start eines Gleitschirms über die Frequenz des Verkehrslandeplatzes Varrelbusch angemeldet.

- d. Ein paralleler Gleitschirm-Windenschlepp- und Segelflug-/Motorflugstart ist nicht erlaubt.
- e. Generell halten die Gleitschirmpiloten/der Startleiter Hörbereitschaft auf der Platzfrequenz, um über den Start der Fallschirmspringermaschine oder anderweitige Flugbewegungen informiert werden zu können. Nach dem Start der Fallschirmspringermaschine ist der Absetzbereich unverzüglich zu verlassen.
- f. Die Platzrunde für die Gleitschirme und Motorschirme befindet sich ansonsten innerhalb der Motorflug-Platzrunde im Norden. Die Motorflugplatzrunde wird nur in Absprache mit den übrigen Verkehrsteilnehmern durchfliegen.
- g. Weiterhin erfolgt der Gleitschirm Windenschlepp Flugbetrieb nach den Richtlinien der Flugbetriebsordnung des Deutschen Hängegleiter Verbandes (DHV).

**Gültigkeit:**

- Vorstehende LBO ist verbindlich für alle Vereinsmitglieder und Personen, die aktiv am Luftverkehr auf dem Verkehrslandeplatz Varrelbusch teilnehmen. Sie ist auch gültig und verbindlich für alle außenstehenden Personen, die sich ständig oder zeitweilig auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes Varrelbusch aufhalten.
- Unberührt von dieser LBO bleibt die Durchführung des militärischen Übungsbetriebes, soweit dessen Durchführung auf oder über dem Verkehrslandeplatz Varrelbusch seitens des Militärs genehmigt bzw. befohlen ist.
- Sofern die Durchführung von militärischem Übungsbetrieb auf oder über dem Verkehrslandeplatz Varrelbusch bzw. in seiner unmittelbaren Umgebung erfolgt, sollten erforderliche Absprachen im Einvernehmen zwischen dem Vorstand des LSV und dem beteiligten Verband erfolgen. Verantwortlich ist der Vorstand nach Benachrichtigung durch die militärischen Dienststellen.
- Während des militärischen Übungsbetriebes darf ziviler Flugbetrieb nur nach Rücksprache und Zustimmung der zuständigen Einsatzleitgruppe stattfinden.
- Sollten sich aus vorgenannten Punkten Widersprüche zwischen dieser LBO und den militärischen Erfordernissen ergeben, so besitzen die militärischen Erfordernisse immer Priorität.
- Vorstehende, überarbeitete LBO tritt am 01.10.2024 in Kraft und ersetzt alle vorangegangenen Ausfertigungen.

**Betriebskonzept zum**

**Fliegen ohne Betriebsleiter gem. NfL 2024-1-3106**

**Für Verkehrslandeplatz**

**Varrelbusch (EDWU)**

Version 1.0

13.01.2025

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort.....	3
2	Betriebskonzept.....	4
2.1	Verkehrssicherungspflicht .....	4
2.2	Signalfeld .....	4
2.3	Übergang zwischen Betrieb mit und ohne Betriebsleiter.....	4
2.4	Führen des Hauptflugbuches .....	4
2.5	Integration Windenbetrieb .....	5
2.6	Integration F-Schlepp-Betrieb.....	5
2.7	Integration Fallschirmsprungbetrieb .....	5
2.8	Integration Modellflugbetrieb .....	5

# 1 Vorwort

Der Verkehrslandeplatz Varrelbusch ist durch seine Genehmigung verpflichtet, während jeder Art von Flugbetrieb einen Betriebsleiter (alt: Flugleiter) zu stellen. Durch Änderungen in den anzuwendenden Vorschriften ist demnächst ein Betrieb ohne Betriebsleiter möglich.

Das vorliegende Betriebskonzept soll einen Überblick über die Maßnahmen zur Einführung des Fliegens ohne Betriebsleiter darstellen.



## **2 Betriebskonzept**

Bei dem vorliegenden Betriebskonzept geht es darum, sicherzustellen, dass die bisher vom Betriebsleiter (alt: Flugleiter) übernommenen Aufgaben und Pflichten auch in Zukunft ohne Betriebsleiter erfüllt werden.

### **2.1 Verkehrssicherungspflicht**

Die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit obliegt weiterhin dem Platzhalter. Dazu werden in regelmäßigen Abständen Kontrollfahrten auf den Betriebsflächen durchgeführt. Die Dokumentation dieser Kontrollfahrten wird per Unterschrift von dem Durchführenden bestätigt und stehen der Genehmigungsbehörde auf Anforderungen zur Verfügung.

Um die Kontrollfahrten in stattfindenden Flugbetrieb reibungslos zu integrieren, werden diese von dem Durchführenden per Funk auf der veröffentlichten Platzfrequenz bei Beginn und Beendigung angekündigt.

Für den Fall, dass Luftfahrzeugführende zwischen den Kontrollfahrten eine Veränderung des Platzzustandes feststellen, ist umgehend eine Information an die Platzhalterin zu übermitteln. Dazu stehen die in der AIP sowie auf der Homepage und mittels Aushang veröffentlichten Kontaktdaten zur Verfügung. Die Platzhalterin veranlasst in Folge weitergehende Sicherungsmaßnahmen.

### **2.2 Signalfeld**

Sofern gemäß Flugplatzgenehmigung ein Signalfeld gefordert wird, ist dies in gefordertem Umfang vorzuhalten.

Im Falle einer kurzfristigen Schließung des Platzes ist das Sperrkreuz auszulegen. Dieses hat in jedem Fall Vorrang vor etwaigen erteilten PPR-Genehmigungen.

### **2.3 Übergang zwischen Betrieb mit und ohne Betriebsleiter**

Der Betriebsleiter gibt den Beginn und die Beendigung des Betriebes mit Betriebsleiter per Funk auf der veröffentlichten Platzfrequenz bekannt.

### **2.4 Führen des Hauptflugbuches**

Auch bei Betrieb ohne Betriebsleiter muss das Hauptflugbuch gem. § 70 LuftVG geführt werden. Mit Erteilung der PPR Genehmigung wird der verantwortliche Luftfahrzeugführer verpflichtet, seine Start- bzw. Landezeit sowie weitere gem. § 70 Abs. 1 LuftVG erforderliche Daten an die Platzhalterin zu übermitteln. Das Verfahren dazu gibt der Platzhalter im Rahmen des PPR Genehmigungsprozesses bekannt.

## **2.5 Integration Windenbetrieb**

Der Windenbetrieb am Verkehrslandeplatz Varrelbusch erfolgt alternierend zu dem übrigen Flugverkehr. Der Beginn eines Windenstartes wird durch den Startleitenden jeweils per Funk auf der veröffentlichten Platzfrequenz bekanntgegeben. Etwaig nötige Koordinierung findet zwischen dem Startleitenden sowie den anderen Luftverkehrsteilnehmern statt.

## **2.6 Integration F-Schlepp-Betrieb**

Der F-Schlepp-Betrieb am Verkehrslandeplatz Varrelbusch erfolgt alternierend zu dem übrigen Flugverkehr und gliedert sich entsprechend eigenständig ein.

## **2.7 Integration Fallschirmsprungbetrieb**

Der Absetzbeginn sowie die letzte Landung eines Fallschirmspringers werden per Funk auf der veröffentlichten Platzfrequenz bekannt gegeben. Von anderen Luftfahrzeugen zu beachtende Verfahren werden den Luftfahrzeugführenden im Rahmen des PPR Genehmigungsprozesses mitgeteilt.

## **2.8 Integration Modellflugbetrieb**

Bei Modellflugbetrieb ist von den beteiligten Modellflugpiloten eine Hörbereitschaft auf der veröffentlichten Platzfrequenz sicherzustellen. Mannttragender Flugbetrieb hat Vorrang. Beginn und Beendigung des Modellflugbetriebes werden per Funk auf der veröffentlichten Platzfrequenz gemeldet.



*Luftsportverein Cloppenburg e. V.*

## **Betriebskonzept für das Feuerlösch- und Rettungswesen am Verkehrslandeplatz Varrelbusch (EDWU)**

**Luftsportverein Cloppenburg e. V.**

Werner-Baumbach-Str. 10

49661 Cloppenburg

Tel.: 044 71-49 76

E-Mail: [info@lsv-cloppenburg.de](mailto:info@lsv-cloppenburg.de)

Internet: [www.lsv-cloppenburg.de](http://www.lsv-cloppenburg.de)

## **Inhaltsverzeichnis**

- 1. Ziel des Betriebskonzeptes**
- 2. Betriebszeiten**
- 3. Bereitstellung von Feuerlösch- und Rettungswesen**
- 4. Führung des Hauptflugbuches**
- 5. Betriebssicherheitskonzept**

## 1. Ziel des Betriebskonzeptes

Mit Einführung der gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen vom 20. April 2023 besteht die Möglichkeit, den Flugbetrieb für private Flüge ohne Personal für das Feuerlösch- und Rettungswesen durchzuführen.

Im gewerblichen Bereich ist weiterhin Personal und Equipment gemäß ICAO Vorschriften vorzuhalten.

In diesem Betriebskonzept wird dies für den Verkehrslandeplatz Varrelbusch dargestellt.

## 2. Betriebszeiten

Der Verkehrslandeplatz Varrelbusch kann frühestens ab Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) bis spätestens zum Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) für den Flugbetrieb genutzt werden. Der Flugplatz soll während dieses Zeitraums grundsätzlich betriebsbereit sein und Flugbetrieb ermöglichen. Zu folgenden Betriebszeiten ist weiterhin die Anwesenheit von Personal vorgesehen:

### Sommerzeit:

Samstag: 1300 – 1900 Uhr LT

Sonn- u. Feiertage: 1000 – 1900 Uhr LT

### Winterzeit:

Samstag: 1300 – 1900 Uhr LT, max. aber bis SS

Sonn- u. Feiertage: 1000 – 1900 Uhr LT, max. aber bis SS

### Eintrag in der AIP:

#### TIME:

**SUM** Sat: 1100 – 1700

Sun + HOL: 0800 – 1700, O/T PPR

**WIN** Sat: 1200 – SS/1800

Sun + HOL: 0800 – SS/1800, O/T PPR

Außerhalb der Betriebszeiten können Starts und Landungen nur nach vorheriger PPR-Anfrage durchgeführt. Der Platzhalter kann so PPR-Anfragen und gemeldete Start-/Landezeiten abgleichen.

### 3. Bereitstellung von Feuerlösch- und Rettungswesen

Der Verkehrslandeplatz Varrelbusch besitzt ein Rettungsfahrzeug mit Löschmittel und technischer Rettungsausrüstung. Die Ausstattung ist dem Rettungs- und Alarmplan zu entnehmen.

#### Eintrag in der AIP:

#### **RFFS: nicht verfügbar / not available, CAT 1 PPR**

Außerhalb der Betriebszeiten (ohne Betriebsleiter), steht technische Grundausrüstung gemäß der Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen vom 20. April 2023 zur Verfügung. Der Standort der Feuerlöscher befindet sich auf der Flugbetriebsfläche an der Tankstelle und an der Segelflughalle in einem gekennzeichneten Schrank. Ein Alarmplan hängt in diesem Schrank und an der Haupteingangstür zum Tower-Gebäude aus, so dass dieser ohne Zutritt zum Tower-Gebäude sichtbar ist.

### 4. Führung des Hauptflugbuches

Während der Betriebszeiten werden die Start- und Landezeiten der Flugbewegungen auf dem Verkehrslandeplatz Varrelbusch durch den Betriebsleiter erfasst.

Zu den Zeiten, an denen kein Betriebsleiter anwesend ist, ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer für die Übermittlung der Start- und Landezeiten an den Platzhalter verpflichtet. Die Übermittlung kann schriftlich in Briefform in den Briefkasten des Turmes erfolgen oder alternativ auf digitalem Weg per E-Mail an: [info@lsv-cloppenburg](mailto:info@lsv-cloppenburg).

Folgende Informationen werden für das Hauptflugbuch benötigt:

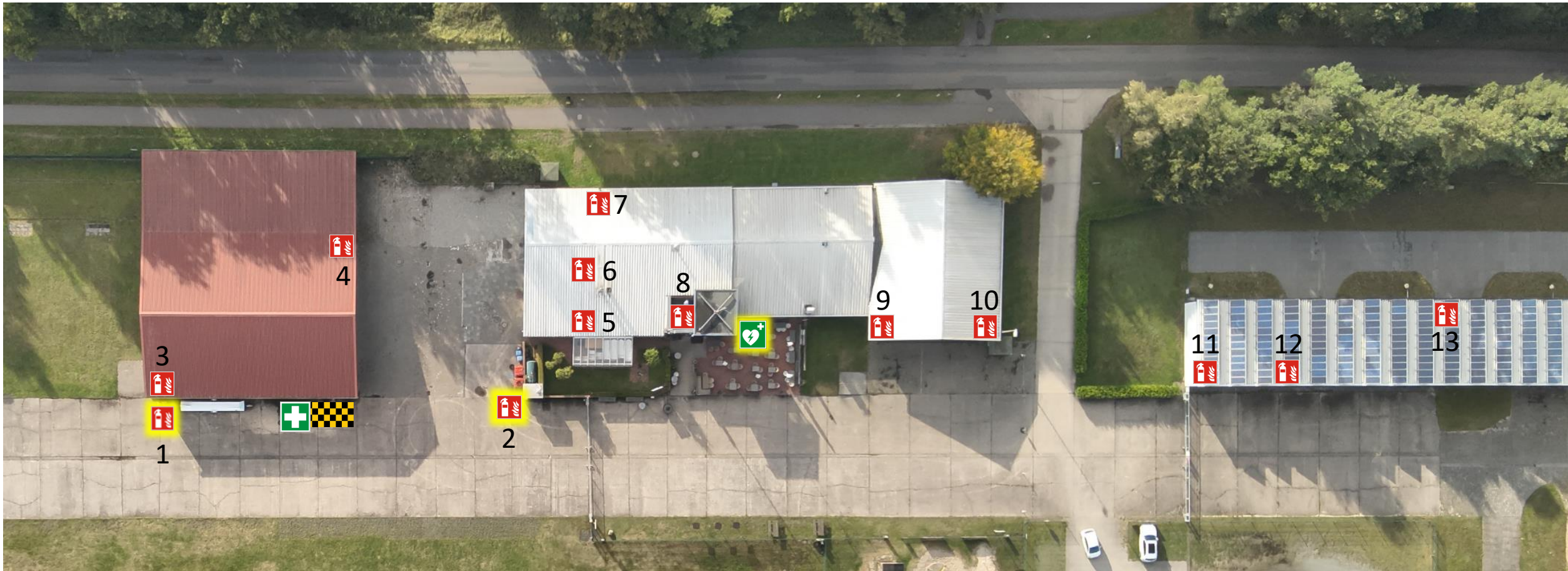
- Kennzeichen des Luftfahrzeugs
- Anzahl der Personen an Bord
- Startort und Landeort
- Start- und/oder Landezeit in Varrelbusch
- Art des Fluges

### 5. Betriebssicherheitskonzept

Der Betriebsleiter als Vertreter des Platzhalters überprüft die Betriebstüchtigkeit der flugbetrieblichen Anlagen eine halbe Stunde vor Beginn der veröffentlichten Betriebszeit.

Luftfahrzeugführer, die den Flugplatz vor der veröffentlichten Betriebszeit nutzen möchten, haben daher in geeigneter Weise selbst zu prüfen, ob sich die Flugbetriebsflächen in einem betriebssicheren Zustand befinden.

Grundlage für den Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Varrelbusch ist die Flugbetriebsordnung (FBO) in der jeweils aktuellen und von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigten Fassung.



Feuerlöscher Außen



Parkposition Crashwagen



Verbandkasten Crashwagen



Feuerlöscher Innen



Defibrillator Außen