KATJA STEIN

Drohnen Fernpilotenzeugnis A2

Meteorologie, Flugleistung und Bodenrisiken verstehen



Deine-Akademie24
Wissen • Lernen • Erfolg

Verstehen. Üben. Sicher entscheiden.
DIN A4 · Deutsche Ausgabe

Drohnen Fernpilotenzeugnis A2

Meteorologie Flugleistung und Bodenrisiken mit Praxisfällen und Aufgaben

Katja Stein

Deine Akademie24

Endfassung 2026 · DIN A4

Zur Ausgabe

Katja Stein · Drohnen Fernpilotenzeugnis A2

Deine Akademie24 · Redaktionelle Endfassung · Redaktionsstand 17. November 2026

Weitere Informationen und Kontakt über https://deine-akademie24.de/

Dieses Lernbuch erläutert fachliche Zusammenhänge und unterstützt die selbstständige Vorbereitung. Es ersetzt keine amtliche Prüfung, erforderliche praktische Ausbildung, persönliche Berechtigung oder Prüfung eines konkreten Einzelfalls.

Rechts und Prüfungsangaben

Für Anmeldung und tatsächliche Anwendung sind die aktuellen Originalquellen und die Bedingungen der zuständigen Stelle maßgeblich. Eigene Lernaufgaben und erläuterte Lösungen sind keine amtlich freigegebenen Prüfungsaufgaben. Die Nutzung dieses Buches begründet keine behördliche Anerkennung oder Erfolgsgarantie.

Übungsfälle und Abbildungen

Als fiktiv oder als Übungsannahme gekennzeichnete Personen, Betriebe und Zahlen dienen der Erklärung. Sie beschreiben keine nachgewiesenen Kundenfälle. Lehrabbildungen sind eigene schematische Darstellungen; die Titelgestaltung ist dekorativ. Quellenkennungen verweisen auf die jeweiligen Verzeichnisse in dieser Ausgabe.

Inhaltsverzeichnis

Dein Lernweg durch dieses Buch . . . 6
Dein Weg zum Fernpilotenzeugnis A2 . . . 7
Betriebsrahmen und Geräteeinordnung . . . 8
Wetterinformationen lesen und bewerten . . . 8
Wind Böen und Turbulenz . . . 9
Temperatur Luftdichte und Sicht . . . 10
Masse Schwerpunkt und Nutzlast . . . 10
Energie Akkus und Reserven . . . 11
Flugleistung und technische Grenzen . . . 11
Menschen und Bodenrisiken . . . 12
Abstand Geschwindigkeit und Risikominderung . . . 12
Flugvorbereitung als zusammenhängender Prozess . . . 13
Störungen Rückkehr und Abbruch . . . 14
Praktisches Selbsttraining dokumentieren . . . 14
Wissen verbinden und Entscheidungen erklären . . . 15
Zusammenhänge in eigenen Lehrabbildungen . . . 15
Grundlagenwerkstatt für den A2 Lernweg . . . 16
Deine Drohne und ihre Unterlagen . . . 16
Betreiber Fernpilot und Verantwortung . . . 18
Die offene Kategorie verstehen . . . 21
Sichtweite Flughöhe und andere Luftfahrzeuge . . . 23
Luftraum und geografische Gebiete . . . 25
Flugortprüfung in Deutschland . . . 27
Aufbau und Funktionsweise eines UAS . . . 30
Akkus Nutzlast und Leistungsgrenzen . . . 32
Wetter und Umgebung beurteilen . . . 34
Menschliches Leistungsvermögen . . . 36
Flugvorbereitung und Startentscheidung . . . 38
Normalbetrieb und sichere Landung . . . 40
Störungen Notfälle und Nachbereitung . . . 42
Privatsphäre Bilder und personenbezogene Daten . . . 44
Haftung und Versicherung . . . 46
Luftsicherheit und Schutz des Systems . . . 48
Natur Lärm und verantwortliches Verhalten . . . 50
Besondere Einsätze und Grenzen des Nachweises . . . 51
Deinen ersten Flug vollständig planen . . . 53
Anhang A Vier weitere Fallwerkstätten . . . 55

Anhang B Arbeitsblätter 57
Anhang C Begriffserklärungen 59
Wissenstest A1 A3 A 62
Lösungen Wissenstest A 70
Wissenstest A1 A3 B 75
Lösungen Wissenstest B 83
Quellen und Rechtsstand 88
Fachquellen und Aktualität 90
Prüfungsweg und Themenabgleich 91
Abschlusstest zur selbstständigen Lernkontrolle 92
Lösungen zum Abschlusstest 93
Weiterlernen und nachschlagen 95

Dein Lernweg durch dieses Buch

Ein Flugentscheid verbindet Wetter, Gerät, Qualifikation und den Schutz der Menschen am Boden. Dieses Buch erklärt die Zusammenhänge für den A2 Lernweg und vertieft sie mit Grundlagen, Rechenbeispielen und begründeten Entscheidungen.

Lernschritt 1

Beginne mit dem Nachweisweg und dem Betriebsrahmen. Trenne persönliche Qualifikation, Geräteklasse und Bedingungen des konkreten Betriebs.

Lernschritt 2

Bearbeite anschließend Wetter, Masse, Energie und Leistung. Rechne Beispiele mit Einheiten nach und benenne die jeweiligen Modellgrenzen.

Lernschritt 3

Verbinde diese Ergebnisse mit Menschen am Boden, Abständen, Flugvorbereitung und Abbruchentscheidungen. Die anschließende Grundlagenwerkstatt dient der gezielten Wiederholung.

Lernschritt 4

Nutze den Abschlusstest ohne Blick in die Lösungen. Die im Grundlagenteil gekennzeichneten A1/A3 Tests prüfen Grundlagen; sie sind keine zusätzliche amtliche A2 Prüfung.

So wertest du Aufgaben aus

Bearbeite die Aufgabe zunächst ohne Lösung. Notiere Fakten, zusätzliche ausdrücklich gekennzeichnete Annahmen, Rechenansatz und Begründung. Vergleiche anschließend den Lösungsweg. Ordne Abweichungen einem Verständnisproblem, einer fehlenden Information oder einem Rechenfehler zu und wiederhole gezielt das betreffende Thema.

Mit diesem Buch arbeiten

Dieses Lernbuch verbindet fachliche Erklärungen mit Beispielen, selbstständig zu bearbeitenden Aufgaben und erläuterten Lösungen. Lies einen Zusammenhang zunächst vollständig, rechne die Beispiele selbst nach und beantworte offene Fragen mit einer Begründung. Eine richtige Zahl ohne zutreffenden Bezug löst eine Aufgabe nur teilweise.

Sämtliche ausdrücklich als fiktiv bezeichneten Personen, Betriebe, Einsätze und Zahlenfälle sind Übungsannahmen. Sie behaupten keine tatsächlichen Kundenfälle oder gemessenen Ergebnisse. Kennzeichne auch in eigenen Antworten jede zusätzliche Annahme. Fehlt eine entscheidende Information, benenne sie und beschreibe den geeigneten Klärungsschritt.

Die Fachkapitel bilden den ersten Lernweg. Anschließend vertiefen passende Grundlagen und Fallübungen die Zusammenhänge. Die Grundlagen sind in diesem Band enthalten, damit du kein anderes Buch für das Verständnis kaufen musst. Bei der Bearbeitung kannst du vertraute Themen zunächst anhand der Aufgaben prüfen und gezielt wiederholen.

Bei rechtlichen Aussagen sind der genannte Bezugsstand und die konkrete Regel zu beachten. Vor einer realen Prüfung und einer tatsächlichen beruflichen oder technischen Anwendung werden aktuelle Originalquellen und die einschlägigen Bedingungen herangezogen. Die eigenen Lernaufgaben sind keine amtlichen Prüfungsaufgaben; eine erfolgreiche Bearbeitung erteilt weder einen Abschluss noch eine Betriebsberechtigung.

Dein Weg zum Fernpilotenzeugnis A2

Was sich gegenüber A1 und A3 verändert

A2 ist kein Name für eine größere Drohne und keine allgemeine Erlaubnis für gewerbliche Aufnahmen. Die Bezeichnung gehört zu einer Unterkategorie des Betriebs. Deine persönliche Qualifikation, die Geräteeigenschaften und die Bedingungen des konkreten Fluges müssen gemeinsam passen. Ein A2-Zeugnis kann einen ungeeigneten Flugort ebenso wenig heilen wie eine technisch passende Drohne eine fehlende Qualifikation ersetzt.

Der Nachweisweg verbindet die grundlegende A1/A3-Qualifikation, ein praktisches Selbsttraining unter den dafür vorgesehenen Bedingungen und die zusätzliche theoretische Prüfung. Die eigene Erklärung über das Training setzt tatsächliches Üben voraus. Ein ausgefülltes Musterblatt aus einem Buch ist dafür kein Ersatz. Für die zusätzliche Prüfung ist in Deutschland eine vom Luftfahrt-Bundesamt benannte Prüfstelle zuständig. Prüfe deren aktuelle Verfahrensinformationen, bevor du dich anmeldest. [A2_LBA]

Verstehen statt Antwortmuster sammeln

Das besondere Lernziel lautet: Du kannst die Auswirkungen des Wetters, die Leistung deines Systems und das Risiko für Menschen am Boden zusammen beurteilen. Arbeite deshalb mit drei Fragen: Welche Information habe ich? Welche technische oder rechtliche Bedeutung besitzt sie? Welche Entscheidung folgt daraus? Wenn eine Information fehlt, ist das eine eigene Erkenntnis und kein Anlass, einen günstigen Wert zu unterstellen.

Übung A2 01: Eine Pilotin besitzt einen A1/A3-Nachweis und hat ein A2-Lehrbuch gelesen. Sie unterschreibt sofort die Erklärung zum Selbsttraining. Beurteile den Vorgang. Lösung: Lesen belegt

keine praktische Durchführung. Vor einer wahrheitsgemäßen Erklärung muss das vorgesehene Selbsttraining tatsächlich erfolgt sein. Eine Buchübung und ein persönlicher Nachweis sind verschiedene Dinge.

Betriebsrahmen und Geräteeinordnung

Drei unterschiedliche Bezeichnungen

Die offene Kategorie beschreibt einen rechtlichen Betriebsrahmen. A1, A2 und A3 unterscheiden Bedingungen innerhalb dieses Rahmens. C0 bis C6 bezeichnen Geräteklassen mit unterschiedlichen Anforderungen. Aus einer Gewichtsangabe allein folgt deshalb keine vollständige rechtliche Einordnung. Lies Kennzeichnung, Konformitätsunterlagen und Betriebsanleitung und prüfe den aktuellen Regelstand.

Für den regulären A2-Betrieb ist die C2-Einordnung mit den zugehörigen Anforderungen maßgeblich. Frühere Darstellungen über zeitlich begrenzte Übergangswege dürfen nicht ohne Datumsprüfung übernommen werden. Ein im Internet auffindbarer älterer Ratgeber wird durch sein Suchranking nicht zur aktuellen Rechtsquelle. [A2_EU]

Einen Auftrag systematisch einordnen

Notiere zuerst Betreiber, Fernpilot, Gerät, Zweck, Ort und Zeitraum. Danach prüfst du, ob die offene Kategorie überhaupt zutrifft. Erst anschließend wählst du die passende Unterkategorie. Die Prüfung örtlicher geografischer Gebiete kommt zusätzlich hinzu. Eine Fotogenehmigung des Grundstückseigentümers beantwortet nicht sämtliche luftrechtlichen Fragen.

Fiktiver Fall: Ein Kunde nennt die Aufnahme seines Betriebs „privat“, obwohl die Bilder später auf seiner Unternehmensseite erscheinen. Die Einordnung nach offen oder speziell lässt sich nicht allein aus diesem Wort ableiten. Maßgeblich sind die anwendbaren Betriebsbedingungen. Dokumentiere den Auftrag tatsächlich; übernimm keine unzutreffende Beschreibung, um ein Problem auf dem Papier verschwinden zu lassen.

Übung A2 02: Welche Unterlage hilft bei der Frage, ob der Niedriggeschwindigkeitsmodus des konkreten Geräts die verlangte Funktion erfüllt? Lösung: Die einschlägige Geräte- und Konformitätsdokumentation zusammen mit dem aktuellen Rechtsrahmen. Eine frei wählbare langsame Steuerbewegung ist nicht automatisch die vorgeschriebene technische Funktion.

Wetterinformationen lesen und bewerten

Eine Prognose gilt für einen Bezug

Ein Wetterwert wird erst brauchbar, wenn du Ort, Höhe, Zeitraum, Mess- oder Prognoseverfahren und Aktualität kennst. Die Angabe einer Flughafenstation kann eine große Umgebung beschreiben, aber nicht jede Strömung hinter einer Halle. Eine Prognose ist eine fachlich begründete Erwartung, keine Zusicherung unveränderter Bedingungen.

Beginne das Briefing mit der geplanten Flugzeit und dem Einsatzprofil. Kurze Inspektionsflüge benötigen andere Zeitreserven als eine längere Aufnahmefolge. Trenne Wetter, das den Flug

unmöglich macht, von Wetter, das ihn zwar technisch zulässt, aber die Aufgabe oder Rückkehr gefährdet. Verfügbare Energiereserve und ein möglicher Wetterwechsel gehören in dieselbe Planung.

Fehlende Werte sichtbar machen

Eine gute Wettertabelle enthält nicht nur günstige Zahlen. Ergänze die Spalten Datenquelle, Abrufzeit, erwartete Entwicklung, lokale Beobachtung und offene Frage. Eine unbekannte Böenstärke erhält keinen erfundenen Mittelwert. Eine alte Prognose wird nicht als aktuelle Beobachtung bezeichnet.

Übung A2 03: Du hast eine Windprognose von gestern und eine aktuelle Aufnahme des wolkenlosen Himmels. Reicht das für die Windbeurteilung? Lösung: Nein. Die Aufnahme zeigt weder verlässlich Windgeschwindigkeit und Böen noch die Entwicklung während des Einsatzes. Aktualisiere die relevanten Daten und gleiche sie mit der örtlichen Beobachtung ab.

Den Entscheid dokumentieren

Schreibe nicht nur „Wetter gut“. Begründe, welche Daten deine Entscheidung stützen und wann du neu beurteilst. Lege erkennbare Abbruchkriterien fest, die zu Gerät, Aufgabe und Umgebung passen. Solche Kriterien sind betriebliche Festlegungen; sie ersetzen keine strengere Herstellergrenze.

Wind Böen und Turbulenz

Mittelwind beschreibt nicht den stärksten Moment

Wind wirkt auf Lage, Flugweg, Geschwindigkeit über Grund und Energiebedarf. Ein Multikopter kann bei Gegenwind viel Leistung aufwenden und trotzdem nur langsam zum Startpunkt zurückkehren. Die Geschwindigkeit gegenüber der Luft und die Bewegung gegenüber dem Boden sind unterschiedliche Größen. Ein Rückenwind auf dem Hinweg kann diese Abhängigkeit verdecken.

Böen verändern die Belastung kurzfristig. Turbulenz bezeichnet unregelmäßige Luftbewegungen, die unter anderem durch Hindernisse und Gelände geprägt werden. Hinter einer Gebäudekante können andere Bedingungen herrschen als am frei stehenden Startplatz. Ein an einem Standort beobachteter ruhiger Moment ist deshalb keine sichere Aussage über die gesamte Flugstrecke.

Den Rückweg mitdenken

Plane nicht nur, ob das Gerät den Zielpunkt erreicht. Frage, ob unter den zu erwartenden Bedingungen auch die kontrollierte Rückkehr oder eine zulässige alternative Landung möglich bleibt. Eine automatische Rückkehrfunktion setzt ihrerseits Energie, korrekte Einstellungen und eine geeignete Umgebung voraus.

Fiktive Übungsannahme: Im vereinfachten Modell beträgt die Eigengeschwindigkeit gegenüber der Luft 8 m/s und der gleichgerichtete Wind 3 m/s. Gegen den Wind verbleiben rechnerisch 5 m/s über Grund, mit dem Wind ergeben sich 11 m/s. Die Rechnung erklärt den Zusammenhang; sie bestimmt keine zulässige reale Betriebsgrenze.

Übung A2 04: Warum ist eine Aufnahme unmittelbar hinter einer hohen Lagerhalle besonders zu untersuchen? Lösung: Die Hindernisgeometrie kann lokale Strömung, Abschattung und Turbulenz beeinflussen. Dazu kommen mögliche Funk- und Sichtprobleme. Der Mittelwind einer entfernten Station beantwortet diese Fragen nicht.

Temperatur Luftdichte und Sicht

Mehrere Wirkungen derselben Umgebung

Temperatur beeinflusst Luft und Technik. Warme Luft besitzt bei sonst vergleichbaren Bedingungen eine geringere Dichte als kalte. Für denselben erforderlichen Auftrieb können sich dadurch andere Betriebsbedingungen ergeben. Gleichzeitig reagieren Akkus, Elektronik und gegebenenfalls Sensoren auf ihre jeweiligen Temperaturbereiche. Ein einzelner Temperaturwert erklärt daher nicht sämtliche Leistungsfolgen.

Sichtweite in der Wetterinformation und tatsächliche Erkennbarkeit deines Geräts sind ebenfalls verschieden. Helligkeit, Hintergrund, Kontrast, Entfernung und Blickrichtung beeinflussen die Orientierung. Eine dunkle Drohne vor dunklem Wald kann schwer erkennbar sein, obwohl die meteorologische Sichtweite groß ist. Blendung kann deine Wahrnehmung zusätzlich verschlechtern.

Begründeter Umgang mit Unsicherheit

Prüfe die Herstellerangaben für die aktuelle Gerätekonfiguration. Berechne aus einer allgemeinen Wetterregel keine vermeintlich exakte verbleibende Flugzeit. Wenn du keine belastbaren gerätespezifischen Daten hast, dokumentiere die Unsicherheit und wähle eine entsprechend begrenzte oder veränderte Aufgabe.

Übung A2 05: Ein Gerät wurde bei milder Witterung mit einer bestimmten Flugdauer beobachtet. Darf diese Dauer unverändert für einen heißen Tag mit zusätzlicher Nutzlast angesetzt werden? Lösung: Nein. Die Bedingungen unterscheiden sich. Nutzlast, Temperatur, Wind und Alterungszustand können die Leistungsfähigkeit verändern. Ein beobachteter Einzelwert ist weder Herstellerfreigabe noch allgemeine Garantie.

Masse Schwerpunkt und Nutzlast

Gesamtmasse vollständig erfassen

Zur tatsächlichen Startmasse gehören die für den Flug vorhandenen Komponenten einschließlich Akku und Nutzlast. Zubehör wird nicht dadurch masselos, dass es klein ist. Neben der Masse zählt deren räumliche Verteilung. Eine seitlich angebrachte Kamera kann den Schwerpunkt verschieben und die Regelung anders beanspruchen als eine zentral befestigte Last.

Ein Schwerpunkt ist der gedachte Angriffspunkt der Gewichtskraft. Sein zulässiger Bereich hängt vom konkreten System ab. Bei Flächenflugzeugen beeinflusst die Schwerpunktlage Stabilität und Steuerbarkeit besonders deutlich; auch Multikopter haben begrenzte Ausgleichsmöglichkeiten. Verlasse dich auf die freigegebenen Konfigurationen und die zugehörige Anleitung.

Befestigung ist Teil der Flugleistung

Eine Last muss gesichert sein und darf beispielsweise Propeller, Sensorik, Antennen oder Kühlung nicht beeinträchtigen. Lose Teile können ihre Lage während des Fluges verändern. Prüfe Befestigung, Verbindungen und die vorgesehene Funktion vor dem Start. Ein nachträglich angebauter Gegenstand kann außerdem die Einordnung der Konfiguration berühren.

Rechenübung A2 06: Fiktive Einzelmassen sind 1.300 g Grundgerät, 450 g Akku und 180 g Zubehör. Die Summe beträgt 1.930 g. Diese Addition beantwortet noch nicht, ob die Konfiguration zugelassen, innerhalb der Herstellergrenzen oder für A2 geeignet ist. Dazu müssen die jeweils einschlägigen weiteren Voraussetzungen geprüft werden.

Energie Akkus und Reserven

Kapazität und Energie unterscheiden

Eine Angabe in Amperestunden beschreibt elektrische Ladung. Für eine einfache Abschätzung der Energie wird zusätzlich die Spannung benötigt: Wattstunden ergeben sich näherungsweise aus Volt mal Amperestunden. Bei 14,8 V und 5 Ah sind das rechnerisch 74 Wh. Dieser Nennwert ist keine Zusage, dass die gesamte Energie unter allen Bedingungen nutzbar ist.

Entladung unter Last, Temperatur, Alterung und Betriebsgrenzen beeinflussen die verfügbare Energie. Eine Prozentanzeige ist eine vom System ermittelte Zustandsinformation. Prüfe, was sie nach Herstellerangaben bedeutet. Für die Einsatzplanung kommt es auf ausreichende Reserven für Rückkehr, Landung und vorhersehbare Abweichungen an.

Ein Rechenmodell richtig begrenzen

Fiktive Übungsannahme: Für die Rechnung werden 80 Wh angesetzt; davon bleiben 25 Prozent Reserve. Verfügbar sind 60 Wh. Bei angenommener konstanter Aufnahme von 240 W ergeben sich 0,25 Stunden beziehungsweise 15 Minuten. Die Konstanz ist eine Modellannahme. Reale Lastwechsel, Wind und Temperatur werden dadurch nicht automatisch erfasst.

Übung A2 07: Eine längere Rückkehr gegen den Wind wird erwartet. Welche Entscheidung ist sinnvoller als das starre Festhalten an einer früheren Prozentgrenze? Lösung: Den gesamten Energie- und Flugplan neu beurteilen und gegebenenfalls früher zurückkehren, die Aufgabe verkürzen oder nicht starten. Herstelleranforderungen und betrieblich festgelegte strengere Grenzen bleiben einzuhalten.

Flugleistung und technische Grenzen

Ein Wert gilt für Bedingungen

Maximale Flugzeit, maximale Geschwindigkeit und maximale Nutzlast stehen nicht zwangsläufig gleichzeitig zur Verfügung. Jede Angabe besitzt Randbedingungen. Eine maximale Geschwindigkeit kann mit einer Betriebsweise verbunden sein, in der andere Reserven oder Unterstützungsfunktionen eingeschränkt sind. Lies die Erläuterungen statt nur die größte Zahl.

Rotor-, Flächen- und Hybridkonzepte erzeugen Auftrieb und Bewegung unterschiedlich. Daraus entstehen verschiedene Start-, Lande- und Mindestbewegungsanforderungen. Ein Verfahren, das für einen Multikopter geeignet ist, darf deshalb nicht ohne Prüfung auf ein Flächen-UAS übertragen werden. Die zulässige Betriebsweise ergibt sich aus dem konkreten System.

Eine Leistungsakte führen

Erstelle ein Geräteblatt mit Konfiguration, Masse, Softwarestand, freigegebenem Temperaturbereich, Windgrenzen und relevanten Notverfahren. Dokumentiere die Quelle jeder Angabe. Ergänze eigene Beobachtungen als Beobachtungen und lasse sie nicht mit freigegebenen Grenzwerten verschmelzen.

Übung A2 08: Ein Werbeprospekt nennt eine theoretische Reichweite von mehreren Kilometern. Welche Schlussfolgerung ist falsch? Lösung: Daraus folgt keine Erlaubnis, außerhalb der erforderlichen Sichtbedingungen zu fliegen. Technische Funkreichweite, optische Wahrnehmung und rechtlicher Betriebsrahmen sind getrennte Grenzen.

Menschen und Bodenrisiken

Personen bewegen sich und haben Erwartungen

Eine Person ist nicht schon deshalb beteiligt, weil sie dich sieht oder einmal zustimmt, fotografiert zu werden. Für die jeweilige rechtliche Beurteilung sind die tatsächlich erforderlichen Voraussetzungen zu prüfen. Unbeteiligte Personen können unerwartet in einen Bereich gelangen. Das Bodenrisiko entsteht deshalb aus einer räumlichen und zeitlichen Situation.

Erfasse Eingänge, Wege, Haltestellen, Nachbargrundstücke und geplante Aktivitäten. Eine Momentaufnahme am frühen Morgen reicht nicht, wenn während des Einsatzes eine Schule öffnet oder Lieferverkehr beginnt. Besonders problematisch sind Situationen, in denen Personen bei einer Störung kaum ausweichen können.

Beobachtung und Abbruch zusammen planen

Lege fest, wer welche Umgebung beobachtet und wie Informationen übermittelt werden. Unterstützung entbindet den Fernpiloten nicht von seinen Pflichten. Eine Person mit Funkgerät wird nicht automatisch zur Lösung aller Sicht- und Kontrollanforderungen. Prüfe die Rolle vor dem Einsatz und vereinbare klare, verständliche Signale.

Übung A2 09: Eine öffentliche Fußwegverbindung wird als „voraussichtlich leer“ beschrieben. Was fehlt? Lösung: Eine belastbare Bewertung der tatsächlichen Nutzung während des vorgesehenen Zeitraums und ein zulässiger Betriebsplan für das Auftreten von Personen. Die Erwartung allein gewährleistet keinen abgesicherten Bereich.

Abstand Geschwindigkeit und Risikominderung

Rechtsgrenze und zusätzliche Sicherheitsbetrachtung

Für den regulären C2-Betrieb in A2 darf nicht über unbeteiligten Personen geflogen werden; grundsätzlich ist ein sicherer horizontaler Abstand von mindestens 30 m einzuhalten. Eine Verringerung auf mindestens 5 m setzt den aktiven Niedriggeschwindigkeitsmodus und die vorgeschriebene Bewertung der Bedingungen voraus. Diese Möglichkeit ist keine pauschale Freigabe für jeden Fünf-Meter-Flug. Maßgeblich ist der aktuelle Wortlaut von UAS.OPEN.030. [A2_EU]