

Entwurf

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs (Luftverkehrsregeln 2010 – LVR 2010)

Auf Grund des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch die Bundesgesetze BGBl. I Nr. 83/2008 und BGBl. I Nr. 3/2009, insbesondere der § 3 Abs. 2, § 4, § 5 Abs. 1 und 3, § 7 Abs. 3 und 4, § 8 Abs. 2, § 21 Abs. 1, der §§ 119 bis 121, der §§ 124 und 125, § 131 und § 145a Abs. 3 wird

- hinsichtlich der §§ 67, 68, 70, 71 und § 74 Abs. 3 sowie der Anhänge G und H der Verordnung vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie
- hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Verordnung von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport

verordnet:

Inhaltsverzeichnis

1. Hauptstück

Allgemeine Bestimmungen

- § 1. Geltungsbereich
- § 2. Begriffsbestimmungen

2. Hauptstück

Allgemeine Luftverkehrsregeln

1. Abschnitt

Allgemeines

- § 3. Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät
- § 4. Allgemeine Rechte und Pflichten des Piloten
- § 5. Besonders bewilligungspflichtige Flüge
- § 6. Flugvorbereitung
- § 7. Sprechfunkverbindung
- § 8. Notsender
- § 9. Mindestflughöhen
- § 10. Reiseflughöhen

2. Abschnitt

Besondere Flugarten

- § 11. Schleppflüge
- § 12. Kunstflüge
- § 13. Flüge zur Hagelabwehr

3. Abschnitt

Vermeidung von Zusammenstößen

- § 14. Abstände zwischen Luftfahrzeugen
- § 15. Vorrang
- § 16. Gegenrichtung
- § 17. Kreuzende Kurse
- § 18. Überholen
- § 19. Landen und Starten
- § 20. Ausweichregeln für Wasserluftfahrzeuge
- § 21. Instrumenten-Übungsflüge
- § 22. Betrieb von Luftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen und in deren Nähe
- § 23. Bewegungen von rollenden Luftfahrzeugen

4. Abschnitt

Signale, Zeichen und Lichter

- § 24. Beachtung von Signalen und Zeichen
- § 25. Verwendung von Signalen und Zeichen
- § 26. Verpflichtung zur Lichterführung

5. Abschnitt

Flugplan

- § 27. Allgemeine Bestimmungen über Flugpläne
- § 28. Erfordernis der Flugplanabgabe
- § 29. Flugplanangaben
- § 30. Inhalt des Flugplanes
- § 31. Form der Flugplanabgabe
- § 32. Abflugmeldung
- § 33. Änderungen von voraussichtlichen Abblockzeiten
- § 34. Flugplanänderungen
- § 35. Einhalten des Flugplanes
- § 36. Flugplanänderungen aus zwingenden Gründen
- § 37. Unabsichtliches Abweichen vom Flugplan
- § 38. Schließung des Flugplanes

3. Hauptstück

Kontrollierte Flüge

- § 39. Freigaben
- § 40. Sprechfunkverbindung und optische Signale bei kontrollierten Flügen
- § 41. Ausfall der Sprechfunkverbindung bei kontrollierten Flügen
- § 42. Standortmeldungen
- § 43. Beendigung der Flugverkehrskontrolle

4. Hauptstück

Sichtflugregeln

- § 44. Sichtflug-Wetterbedingungen
- § 45. Zulässigkeit von Sichtflügen
- § 46. Reiseflughöhen für Sichtflüge
- § 47. Sonder-Sichtflüge
- § 48. Sichtflüge bei Nacht
- § 49. Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug

5. Hauptstück

Instrumentenflugregeln

- § 50. Zulässigkeit von Instrumentenflügen
- § 51. Mindestflughöhen für Instrumentenflüge
- § 52. Reiseflughöhen für Instrumentenflüge
- § 53. Übergang vom Instrumentenflug zum Sichtflug

6. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Flüge mit Hänge- und Paragleitern

- § 54. Nichtanwendbarkeit von Bestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern
- § 55. Hangsegelflüge
- § 56. Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge
- § 57. Sichtflüge bei Nacht mit Segelflugzeugen
- § 58. Wolkensegelflüge
- § 59. Flüge mit Hänge- und Paragleitern

7. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten

- § 60. Fallschirmabsprünge
- § 61. Freiballonfahrten

8. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Militärflüge

- § 62. Mindestflughöhen für Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern
- § 63. Kunstflüge und Tiefflüge mit Militärluftfahrzeugen
- § 64. Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen
- § 65. Verpflichtung zur Lichterführung an Militärluftfahrzeugen und Militärfesselballonen
- § 66. Sichtflüge bei Nacht mit Militärluftfahrzeugen und Flüge mit Militärluftfahrzeugen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen außerhalb kontrollierter Lufträume und militärische Fallschirmabsprünge

9. Hauptstück

Militärisch reservierte Bereiche, militärische Luftraumbeschränkungen sowie militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

- § 67. Festlegung militärisch reservierter Bereiche
- § 68. Art der Luftraumreservierung
- § 69. Klassifizierung militärisch reservierter Bereiche
- § 70. Militärische Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete
- § 71. Militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

10. Hauptstück

Flugverkehrsdienste

1. Abschnitt

Allgemeines

- § 72. Flugverkehrsdienste
- § 73. Flugverkehrsdienststellen

2. Abschnitt

Flugverkehrskontrolldienst

- § 74. Aufgaben und Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes
- § 75. Flugverkehrskontrollstellen
- § 76. Staffelung
- § 77. Gewährleistung der Staffelung

3. Abschnitt

Fluginformations- und Alarmdienst

- § 78. Fluginformationsdienst
- § 79. Alarmdienst

11. Hauptstück

Schlussbestimmungen

- § 80. Strafbestimmung
- § 81. In- und Außerkrafttreten

1. Hauptstück

Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. Die Bestimmungen dieser Verordnung finden, soweit im § 145 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 nicht anderes bestimmt wird, Anwendung auf

1. alle Luftfahrzeuge innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes,
2. Luftfahrzeuge österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 LFG) außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, soweit keine abweichenden Vorschriften anzuwenden sind, und
3. von der zuständigen Militärflugleitung genehmigte Ein-, Aus- und Durchflüge von Zivilluftfahrzeugen durch militärisch reservierte Bereiche.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gelten beziehungsweise gilt – soweit sich aus einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung nichts anderes ergibt - als:

1. Abgesonderte Bereiche:

die von der Austro Control GmbH (ACG) oder der zuständigen Militärflugleitung festzulegenden Lufträume von definierter und in luftfahrtüblicher Weise kundgemachter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, in denen keine, der jeweiligen Luftraumklasse entsprechenden, individuellen Flugverkehrsdienste für die einzelnen in diesen Lufträumen befindlichen Sichtflüge erbracht werden.

2. Ausweichflugplätze:

im Flugplan bezeichnete Flugplätze, zu denen ein Flug durchgeführt werden kann, wenn sich eine Landung auf dem Zielflugplatz als nicht ratsam erweist.

3. Bereiche mit Sonderregelungen:

Teile des kontrollierten Luftraumes, für die zum Schutz des Instrumentenflugverkehrs vor dem Sichtflugverkehr bestimmte Verfahren in der in der Luftfahrt üblichen Weise aufgetragen werden.

4. Bereiche mit Transponderpflicht (Transponder Mandatory Zone - TMA):

Lufträume in denen Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln mit einem Transponder Mode C ausgerüstet sein und den Code 7 000 inklusive Höhenübermittlung unaufgefordert abstrahlen müssen. Ausnahmen von dieser Verpflichtung können in Einzelfällen von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zugelassen werden, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird.

5. Betrieb von Luftfahrzeugen:

- a) bei Luftfahrzeugen schwerer als Luft: jede Bewegung eines Luftfahrzeuges mit eigener Kraft (zB Motorflug oder Rollen) oder im Fluge mit fremder Kraft (zB Segelschleppflug) oder unter Ausnützung atmosphärischer Bedingungen (zB Segelflug oder Fallschirmabsprung);
- b) bei Luftfahrzeugen leichter als Luft: jede Bewegung des Luftfahrzeuges vom Zeitpunkt des LöSENS seiner Verbindung mit der Erdoberfläche bis zum Zeitpunkt des neuerlichen Festmachens.

6. Bodensicht:

die horizontale Sicht auf einem Flugplatz, die von einem von der zuständigen Luftfahrtbehörde bevollmächtigten Beobachter gemeldet wird.

7. Endanflug:

jener Abschnitt eines Anfluges, in welchem die Ausrichtung zur Pistenmittellinie und der Sinkflug zur Piste zum Zwecke der Landung oder des landungslosen Überfluges durchgeführt werden.

8. Erdsicht:

die bestehende Sicht vom Führungsraum eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges zur Erdoberfläche.

9. Flugbesatzungsmitglieder:

Personen, die während des Fluges für den Betrieb des Luftfahrzeuges wesentliche Aufgaben an Bord des Luftfahrzeuges zu erfüllen haben.

10. **Flugflächen:**
Flächen konstanten Luftdruckes, die auf den Druckwert 1013,2 hPa (mb) bezogen und durch bestimmte Druckabstände voneinander getrennt sind.
11. **Fluginformationsgebiete:**
Lufträume, in denen der Fluginformationsdienst und der Alarmdienst von den für diese Lufträume jeweils in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststellen ausgeübt werden.
12. **Flugplan:**
die in dieser Verordnung vorgesehenen, für eine Flugverkehrsdienststelle bestimmten Angaben über einen beabsichtigten Flug (gesamten Flug oder Teil eines Fluges).
13. **Flugplätze:**
Land- oder Wasserflächen, die ganz oder teilweise für Abflüge, Landungen und sonstige Bewegungen von Luftfahrzeugen vorgesehen sind.
14. **Flugplatzverkehr:**
der gesamte Verkehr auf den Manövrierflächen eines Flugplatzes und der Verkehr mit Luftfahrzeugen, die in der Platzrunde fliegen, in diese einfliegen oder sie verlassen.
15. **Flugplatzverkehrszonen:**
allseits umgrenzte Lufträume, die um Flugplätze zum Schutze des Flugplatzverkehrs (vor dem übrigen Luftverkehr) festgelegt sind.
16. **Flugsicht:**
die Sicht vom Führungsraum eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges in Flugrichtung.
17. **Flugstatus:**
ein Hinweis darauf, ob für ein bestimmtes Luftfahrzeug eine besondere Behandlung durch die Flugverkehrsdienste verlangt wird.
18. **Flugverkehrsdienstlufträume:**
allseits umgrenzte, alphabetisch bezeichnete Lufträume, in denen bestimmte Flugarten ausgeführt werden dürfen und für welche die auszuübenden Flugverkehrsdienste sowie Benützungsregeln festgelegt sind.
19. **Flugverkehrsleiter:**
Organe der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle, die mit Aufgaben der Flugverkehrsdienste betraut sind.
20. **Freigaben:**
dem verantwortlichen Piloten von einer Flugverkehrskontrollstelle erteilte Zustimmungen oder Anordnungen, sein Luftfahrzeug unter den von der Flugverkehrskontrollstelle mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt festgelegten Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu führen.
21. **Freigabegrenzen:**
geographisch bestimmte Orte, bis zu denen Freigaben erteilt werden.
22. **geltender Flugplan:**
der Flugplan, einschließlich allfälliger, durch nachfolgende Freigaben wirksam gewordener Änderungen.
23. **Hauptwolkenuntergrenze:**
die Höhe der Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 20 000 ft über Grund liegt.
24. **Höchstflugdauer:**
die auf Grund der mitgeführten Betriebsstoffmenge höchstmögliche Flugdauer eines Luftfahrzeuges, unter Berücksichtigung seiner Betriebserfordernisse für den betreffenden Flug.
25. **Höhe über dem mittleren Meeresspiegel (Mean Sea Level - MSL):**
der lotrechte Abstand einer Fläche, eines Punktes oder eines als Punkt zu betrachtenden Gegenstandes, gemessen vom mittleren Meeresspiegel.
26. **Höhe über Grund (Ground- GND):**
der lotrechte Abstand einer Fläche, eines Punktes oder eines als Punkt zu betrachtenden Gegenstandes, gemessen von der Erdoberfläche.
27. **Instrumentenflüge:**
Flüge, soweit sie nach den Instrumentenflugregeln durchgeführt werden.
28. **Instrumentenflug-Wetterbedingungen:**

Wetterbedingungen, bei denen die Sicht, der Abstand von Wolken oder die Hauptwolkenuntergrenze unter den für Sichtflug-Wetterbedingungen festgelegten Mindestwerten liegen.

29. **Instrumenten-Übungsflüge:**
Flüge, bei denen ein Pilot ein Luftfahrzeug unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen nach Instrumenten führt.
30. **Kontrollbezirk:**
ein kontrollierter Luftraum, der nach unten durch Horizontalflächen in bestimmten Höhen begrenzt ist; er besteht aus dem oberen und dem unteren Kontrollbezirk.
31. **Kontrollierte Flüge:**
Flüge, soweit für sie Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird.
32. **Kontrollierte Flugplätze:**
Flugplätze, soweit für sie Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr ausgeübt wird.
33. **Kontrollierte Lufträume:**
allseits umgrenzte Lufträume, in denen Flugverkehrskontrolldienst für Instrumenten- und Sichtflüge in Übereinstimmung mit der Luftraumklassifizierung ausgeübt wird; sie bestehen aus den Kontrollbezirken, Nahkontrollbezirken, den Bereichen mit Sonderregelungen (SRA), den Kontrollzonen und militärisch reservierten Bereichen.
34. **Kontrollzonen:**
kontrollierte Lufträume, die nach unten durch die Erdoberfläche und nach oben durch horizontale Flächen in bestimmten Höhen begrenzt sind.
35. **Kunstflüge:**
absichtlich ausgeführte Flugmanöver, die durch abrupte Änderungen der Fluglage, anormale Fluglagen oder anormale Geschwindigkeitsänderungen gekennzeichnet sind.
36. **Kurs (über Grund):**
der auf die Erdoberfläche projizierte Flugweg eines Luftfahrzeuges, dessen Richtung in Graden - bezogen auf geographisch oder magnetisch Nord - ausgedrückt wird.
37. **Luftfahrzeuge:**
Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs. 1 LFG einschließlich ihrer Ausrüstung.
38. **Luftraumbeschränkungsgebiete:**
Luftraumbeschränkungsgebiete im Sinne des § 4 LFG; das sind Luftsperrgebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Gefahrengebiete.
39. **Manövrierflächen:**
jene Teile eines Flugplatzes (§ 58 LFG), die für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu verwenden sind, ausgenommen Abstellflächen.
40. **Meldepunkte:**
bestimmte geographische Orte, die als Bezugspunkte für Standortmeldungen von Luftfahrzeugen dienen.
41. **Meldestellen für Flugverkehrsdienste:**
Stellen, bei denen für Flugverkehrsdienste bestimmte Meldungen abgegeben werden können; das sind Flugsicherungsstellen, Militärflugleitungen und jene Stellen, die gemäß § 120 Abs. 2 LFG entsprechend ermächtigt sind.
42. **Militärflugleitung:**
ortsfeste oder mobile militärische Flugverkehrsdienststelle, die für die Abwicklung von militärischem oder zivilem Flugverkehr innerhalb militärisch reservierter Bereiche zuständig ist.
43. **Militärisch reservierte Bereiche:**
Die gemäß § 121 LFG festgelegten, allseits begrenzten Lufträume, die zeitweilig zu militärischen Zwecken benutzt werden. Als solche kommen in Betracht
 - a) militärische Nahkontrollbezirke (Military Terminal Control Area - MTMA) als Teile des unteren Kontrollbezirkes, die an Kreuzungspunkten mehrerer Luftstraßen in der Nähe von Militärflugplätzen festgelegt sind,
 - b) militärische Kontrollzonen (Military Control Zone - MCTR) als kontrollierte Lufträume, die nach unten durch die Erdoberfläche und nach oben durch horizontale Flächen in bestimmten Höhen begrenzt sind,

- c) militärische Flugplatzverkehrszonen (Military Aerodrome Traffic Zone - MATZ) als Lufträume, die um Militärflugplätze zum Schutze des Flugplatzverkehrs festgelegt sind und
- d) militärische Trainingsgebiete (Military Training Area - MTA) als Lufträume des unteren und oberen Kontrollbezirkes zur Durchführung von militärischen Trainingsflügen.
44. **missweisender Kurs:**
der Kurs, dessen Richtung in Graden - bezogen auf magnetisch Nord - ausgedrückt wird.
45. **Nacht:**
der Zeitraum zwischen jenen Zeitpunkten, in denen sich die Mitte der Sonnenscheibe am Abend und am Morgen sechs Grad unter dem Horizont befindet.
46. **Nahkontrollbezirke:**
Teile des unteren Kontrollbezirkes, die an Kreuzungspunkten mehrerer Luftstraßen in der Nähe von Flughäfen festgelegt sind.
47. **niedrigste benutzbare Flugflächen:**
die Flugflächen in der Höhe der niedrigsten konstanten Anzeige - aufgerundet auf das nächste Vielfache von 500 Fuß (ft)- eines auf 1013,2 hPa (mb) eingestellten Höhenmessers, die nicht unterhalb der Mindestflughöhe für irgendeinen Punkt der jeweiligen Flugstrecke liegen.
48. **obere Staatsgrenze (Upper State Boundary-USB):**
jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, sondern nur aufgrund der Kepler'schen Kraft zu bewegen vermögen.
49. **Pilot:**
der verantwortliche Pilot.
50. **Platzrunden:**
die durch die Luftfahrzeugart und die Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge bestimmten Flugwege, die mit in Flugplatznähe fliegenden Luftfahrzeugen einzuhalten sind.
51. **Ratschlag für Ausweichmanöver:**
der von einer Flugverkehrsdienststelle an den Piloten übermittelte Ratschlag zur Durchführung bestimmter Flugmanöver, um ihn bei der Verhinderung eines Zusammenstoßes zu unterstützen.
52. **Reiseflughöhen:**
Flughöhen, die während eines erheblichen Teiles eines Fluges eingehalten werden.
53. **Reisegeschwindigkeiten:**
die wahren Eigengeschwindigkeiten in den Reiseflughöhen.
54. **Rollen von Luftfahrzeugen:**
Bewegungen von Luftfahrzeugen aus eigener Kraft auf der Oberfläche von Flugplätzen, ausgenommen Start und Landung.
55. **Rollen im Schwebeflug:**
Bewegungen von Hubschraubern oder senkrecht startenden/landenden Flugzeugen über der Oberfläche von Flugplätzen, normalerweise unter Ausnutzung des Bodeneffekts und mit einer Geschwindigkeit über Grund von weniger als 37 km/h (20 Knoten).
Anmerkung:
Die tatsächliche Höhe über Grund kann variieren. Wegen einer Schleppfracht oder zur Verminderung von Turbulenzen aus dem Bodeneffekt kann für bestimmte Hubschrauber zum Rollen im Schwebeflug auch eine größere Höhe als 8 m (25 ft) über Grund erforderlich sein.
56. **Schleppflüge:**
Flüge, bei denen ein Luftfahrzeug (Schleppluftfahrzeug) Segelflugzeuge oder sonstige Gegenstände (zum Beispiel Werbebanner oder Schleppsäcke) schleppt.
57. **Schwebeflug:**
ist ein stationärer Flugzustand über einem Punkt (Objekt), ohne vertikaler oder horizontaler Flugbewegung, innerhalb oder außerhalb des Bodeneffektes.
58. **Sicht:**
die durch atmosphärische Verhältnisse bedingte und in Entfernungseinheiten ausgedrückte Möglichkeit, bei Tag auffallende, unbeleuchtete Gegenstände und bei Nacht auffallende, beleuchtete Gegenstände zu sehen und zu erkennen.
59. **Sichtflüge:**
Flüge, soweit sie nach den Sichtflugregeln durchgeführt werden.

- 60. Sichtflug-Wetterbedingungen:**
Wetterbedingungen, bei denen die Sicht, der Abstand von Wolken und die Hauptwolkenuntergrenze zumindest den für Sichtflüge festgelegten Mindestwerten entsprechen.
- 61. Sonder-Sichtflüge:**
Sichtflüge, die auf Grund einer von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle erteilten Freigabe durchgeführt werden und bei denen die Sichtflug-Wetterbedingungen nicht gegeben sind.
- 62. Tag:**
der nicht unter den Begriff der Nacht fallende Zeitraum.
- 63. Trennung:**
bedeutet die Anwendung von mindestens 500 ft Vertikalstaffelung zwischen Sicht- und Instrumentenflügen (sofern bei Gefahr von Wirbelschleppbildung nicht eine Mindestvertikalstaffelung von 1000 ft vorzuschreiben ist), oder dass Sichtflüge außerhalb der seitlichen Flugwegtoleranzen von Instrumentenflügen geführt werden.
- 64. Übergangshöhen:**
diejenigen Höhen über dem mittleren Meeresspiegel, in oder unterhalb welcher die Flughöhen von Luftfahrzeugen in Flugplatznähe für Flugverkehrszwecke mit Bezug auf den mittleren Meeresspiegel bestimmt werden.
- 65. Überholen:**
ein Vorgang, bei dem sich ein Luftfahrzeug einem anderen Luftfahrzeug von hinten auf einer Geraden nähert, die mit der Symmetrieebene des zu überholenden Luftfahrzeuges einen Winkel von weniger als 70° bildet.
- 66. verantwortlicher Pilot:**
die für die Sicherheit und den Betrieb des Luftfahrzeuges während dessen Betriebsdauer verantwortliche Person; im Zweifel gilt als verantwortlicher Pilot, wer das Luftfahrzeug tatsächlich führt.
- 67. Verbandsflüge:**
Flüge, bei denen nach vorheriger Vereinbarung zwei oder mehrere kraftangetriebene Luftfahrzeuge in derselben Richtung und mit derselben Geschwindigkeit geflogen werden, wenn der vertikale Abstand nicht mehr als 100 ft und der horizontale Abstand nicht mehr als 1 km zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen beträgt.
- 68. Verkehrsinformation:**
die von einer Flugverkehrsdienststelle, oder einer Flugplatz-Fluginformationsstelle, an den Piloten übermittelte Information über anderen bekannten oder beobachteten, in der Nähe seines Luftfahrzeuges befindlichen Flugverkehr, die der Verhinderung eines Zusammenstoßes dienen soll.
- 69. Voraussichtliche Abblockzeit:**
der voraussichtliche Zeitpunkt, zu welchem das Luftfahrzeug die mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegungen beginnen wird.
- 70. Voraussichtliche Gesamtflugdauer:**
bei Instrumentenflügen, die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zur Ankunft über dem Ablaufpunkt des Instrumentenanflugverfahrens oder - falls für den Zielflugplatz keine Navigationshilfe vorhanden ist - bis zum Erreichen des Zielflugplatzes; bei Sichtflügen, die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zum Erreichen des Zielflugplatzes.
- 71. voraussichtlicher Anflugzeitpunkt:**
der Zeitpunkt, zu dem nach der Annahme der Flugverkehrskontrollstelle ein ankommendes Luftfahrzeug - dessen Anflug eine Verzögerung erfährt - den Haltepunkt verlassen wird, um den Anflug zwecks Landung zu vollenden.
- 72. vorgeschriebene Meldepunkte:**
die mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt aufgetragenen Meldepunkte.
- 73. Zielflugplatz:**
der im Flugplan bezeichnete Flugplatz, auf dem die Landung beabsichtigt ist.
- 74. Zustimmung:**
Eine freigabeähnliche Genehmigung für Flüge, auf die die Bestimmungen für Freigaben nicht anwendbar sind.

2. Hauptstück **Allgemeine Luftverkehrsregeln**

1. Abschnitt **Allgemeines**

Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät

§ 3. (1) Luftfahrzeuge dürfen nur von solchen Personen geführt oder technisch bedient werden, die

1. jene gültigen Ausweise und Berechtigungen - bzw. bei Militärluftfahrern - Befähigungen haben, welche nach den Luftfahrt-Personalvorschriften für ihre Tätigkeiten vorgesehen sind, und die sich
2. gewissenhaft mit den für ihre Tätigkeiten maßgebenden Vorschriften, Verfahren und Bedienungseinrichtungen vertraut gemacht haben.

(2) Wer sich durch die Einwirkung von Alkohol, Drogen, Suchtgiften, infolge von Müdigkeit, Erregung, geistigen oder körperlichen Mängeln oder aus anderen Gründen in einem beeinträchtigten Zustand befindet, darf keine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied an Bord eines Luftfahrzeuges ausüben.

(3) Luftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, soweit keine Zweifel an ihrer Lufttüchtigkeit für die jeweilige Verwendung bestehen. Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät dürfen nur auf solche Weise betrieben werden, dass weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes darf keine größere Behinderung oder Belästigung, insbesondere kein größerer Lärm, verursacht werden, als es der ordnungsgemäße Betrieb des Luftfahrzeuges bzw. des Luftfahrtgerätes unvermeidbar mit sich bringt.

(4) Der Betrieb von kraftangetriebenen Luftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen ist in den in Anhang B lit. e angeführten Lufträumen (Luftraumklasse E) grundsätzlich nur mit einem betriebsbereiten Transponder mit Druckhöhenübermittlung zulässig. An diesen Transpondern ist bei Flügen mit o.a. Luftfahrzeugen in o.a. Lufträumen, soweit von einer Flugverkehrsdienststelle nicht anders aufgetragen wurde, unaufgefordert der Code 7 000 inklusive automatischer Druckhöhenübermittlung einzustellen. Ausnahmen von dieser Verpflichtung können von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zugelassen werden, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird. Diese Ausnahmen sind in der Luftfahrt üblichen Weise kundzumachen.

Allgemeine Rechte und Pflichten des Piloten

§ 4. (1) Der Pilot hat den Anordnungen der Flugverkehrskontrollstellen (§ 75) und in militärisch reservierten Bereichen den Anordnungen der Militärflugleitungen Folge zu leisten. Er entscheidet jedoch selbständig über die Führung des Luftfahrzeuges.

(2) Der Pilot hat die luftfahrtrechtlichen Vorschriften einzuhalten. Er hat weiters die in luftfahrtüblicher Weise (insbesondere NOTAM und Aeronautical Information Publication Austria gemäß § 172a LFG) im Rahmen der Flugsicherung kundgemachten Anordnungen einzuhalten, wobei Abs. 1 letzter Satz unberührt bleibt.

(3) Alle Insassen eines Luftfahrzeuges haben den Anweisungen des Piloten Folge zu leisten, die dieser im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges oder zur Einhaltung der Luftfahrtrechtsvorschriften trifft. Diese Verpflichtung besteht für die Insassen nach der Landung und auch nach Verlassen des Luftfahrzeuges so lange und insoweit weiter, als dies zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit oder zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen erforderlich ist.

Besonders bewilligungspflichtige Flüge

§ 5. (1) Flüge, bei denen die Piloten oder das Luftfahrzeug besondere Voraussetzungen erfüllen müssen, wie insbesondere bei einer reduzierten Vertikalstaffelung (Reduced Vertical Separation – RVSM) oder einem Allwetterflugbetrieb (All Weather Operation – AWO) oder einer erweiterten Betriebsbewilligung für zweistrahlige Luftfahrzeuge (Extended Range Twin (Engine) Operations – ETOPS), dürfen nur durchgeführt werden, wenn von der zuständigen Behörde eine entsprechende Genehmigung erteilt wurde, sofern sie nicht nach einer anderen Rechtsvorschrift zu genehmigen sind.

(2) Die Anwendung von Mindestausrüstungslisten (Minimum Equipment Lists - MELs) oder von Konfigurationsabweichungslisten (Configuration Deviation Lists - CDLs) ist nur gestattet, wenn für diese Dokumente eine Genehmigung von der zuständigen Behörde erteilt wurde.

(3) Bei der Erteilung von Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind grundsätzlich die für die gewerbliche Luftfahrt geltenden Bestimmungen anzuwenden. Für nicht gewerbliche Flüge können vereinfachte Betriebsverfahren festgelegt werden.

(4) Die zur Erteilung von Bewilligungen zuständige Behörde ist die Austro Control GmbH und für Flüge mit Militärluftfahrzeugen, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen, der Bundesminister für Landesverteidigung und Sport.

Flugvorbereitung

§ 6. Der Pilot hat sich vor Beginn eines Fluges auf sorgfältige Weise mit allen zur Verfügung stehenden Unterlagen vertraut zu machen, die für den beabsichtigten Flug von Bedeutung sein können. Die Flugvorbereitung hat bei Flügen, die über die Flugplatznähe hinausführen, sowie bei Instrumentenflügen ein sorgfältiges Studium der zur Verfügung stehenden Luftfahrtinformationen sowie der neuesten Wettermeldungen und Wettervorhersagen zu umfassen, die für die beabsichtigten Flüge von Bedeutung sein können. Für den Fall, dass ein Flug nicht in der vorgesehenen Weise durchgeführt werden kann, sind Ausweichmaßnahmen zu planen und die hierfür notwendigen Betriebsstoffmengen vorzusehen.

Sprechfunkverbindung

§ 7. (1) Die Verpflichtung zur Herstellung und Aufrechterhaltung einer Sprechfunkverbindung im Sinne dieser Verordnung umfasst die Verpflichtung zur dauernden Hörbereitschaft auf der Funkfrequenz der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73) und zur Aufnahme des Sprechfunkverkehrs, soweit sich hiezu nach den Bestimmungen dieser Verordnung die Notwendigkeit ergibt.

(2) Der Sprechfunkverkehr für Flugsicherungszwecke darf nur auf jenen Funkfrequenzen, in jenen Sprachen und nach jenen Verfahren abgewickelt werden, die für diesen Zweck aufgetragen sind.

Notsender

§ 8. (1) Im österreichischen Hoheitsgebiet dürfen Flüge mit Zivilluftfahrzeugen bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse von 20 000 kg - soweit im Abs. 2 nicht anderes bestimmt wird - grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn zu diesem Zweck zugelassene Notsender (Crash-Sender) funktionsbereit mitgeführt werden.

(2) Kein Notsender ist erforderlich für

1. Flüge mit Luftfahrzeugen über 5 700 kg höchstzulässiger Abflugmasse, sofern österreichisches Bundesgebiet landungslos überflogen wird,
2. Flüge mit Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr und innerhalb solcher Bereiche, die von Beobachtern am Boden optisch überwacht werden (wie Übungs- und Erprobungsbereiche oder Kunstflugräume),
3. Flüge mit Luftfahrzeugen bei Notsenderausfall, wenn den Umständen nach nicht sofort Ersatz beschafft werden kann, und die im Hinblick auf den Such- und Rettungsdienst erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen sind,
4. Freiballonfahrten, wenn für Funkverbindung zu einem Verfolgerfahrzeug vorgesorgt ist und
5. Flüge mit Hänge- und Paragleitern.

(3) Über die Fälle des Abs. 2 hinaus können für die Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen weitere Ausnahmen anlässlich der Genehmigung der Luftfahrtveranstaltungen im Einvernehmen mit der Austro Control GmbH unter Berücksichtigung der Sicherheitserfordernisse der Luftfahrt bewilligt werden.

Mindestflughöhen

§ 9. (1) Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien ist eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden; die Flughöhe muss jedoch mindestens 1 000 ft über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Jedenfalls muss die Flughöhe bei Flügen mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien mindestens 3 400 ft über Grund betragen, über den dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt sowie Salzburg mindestens 3 000 ft über Grund und über den dichtbesiedelten Gebieten von Innsbruck mindestens 2 000 ft über Grund.

(2) Bei anderen als den im Abs. 1 bezeichneten Flügen ist eine Flughöhe von mindestens 500 ft über Grund einzuhalten.

(3) Die Mindestflughöhen gemäß den Abs. 1 und 2 dürfen nur unterschritten werden, soweit dies notwendig ist

1. zum Zwecke des Abfluges und der Landung,
2. auf Flugplätzen im Sinne des § 58 LFG auch zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung,
3. auf Flugplätzen bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen und
4. mit Hubschraubern auch zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen, jedoch nur im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung, weiters bei Ambulanz- und Rettungsflügen.

(4) Brücken und ähnliche Bauwerke sowie verspannte Seile und Drähte dürfen nicht unterflogen werden.

(5) Ausnahmen von Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass durch die Unterschreitung der Mindestflughöhen weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet oder durch unnötigen Lärm belästigt werden. Die Bewilligungen sind für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen auf Antrag des Piloten oder des Luftfahrzeughalters von der Austro Control GmbH zu erteilen. Sie sind insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Bei Flügen mit Hänge- und Paragleitern ist beim Überfliegen von Personen, Gebäuden, öffentlichen Transportanlagen (Bahnen, Seilbahnen, Skiliften usw.) und von Freileitungen, jedenfalls ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten.

(6) Für Flüge mit Militärluftfahrzeugen werden Ausnahmen im Sinne des Abs. 5 im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport angeordnet.

Reiseflughöhen

§ 10. Als Reiseflughöhen (Anhang C) bei kontrollierten Flügen sind zu verwenden

1. Flugflächen bei Flügen in der Höhe der niedrigsten benutzbaren Flugfläche und in größeren Höhen sowie - wo dies in Betracht kommt - oberhalb der Übergangshöhe oder
2. Flughöhen über dem mittleren Meeresspiegel bei Flügen in Höhen unterhalb der niedrigsten benutzbaren Flugfläche und - wo dies in Betracht kommt - in der Höhe der Übergangshöhe sowie in geringeren Höhen.

2. Abschnitt

Besondere Flugarten

Schleppflüge

§ 11. (1) Schleppflüge dürfen nur nach den Sichtflugregeln durchgeführt werden.

(2) Bei Schleppflügen – mit Ausnahme von Segelschleppflügen - hat der Pilot mit einer zur Zeit der Aufnahme des Schleppgegenstandes in der Nähe der Aufnahmestelle befindlichen Person ein für ihn deutlich wahrnehmbares Zeichen zu vereinbaren, durch welches ihm diese Person gegebenenfalls anzeigt, dass der Schleppgegenstand aus Sicherheitsgründen abgeworfen werden muss.

Kunstflüge

§ 12. (1) Zivilluftfahrzeuge dürfen im Kunstflug nur nach den Sichtflugregeln geführt werden.

(2) Kunstflüge sind nur zulässig, wenn alle Insassen des Luftfahrzeuges

1. sich ausdrücklich mit der Ausführung des Kunstfluges einverstanden erklärt und
2. einen gebrauchsfertigen Fallschirm angelegt haben.

(3) In kontrollierten Lufträumen sind Kunstflüge nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 74) nicht gefährdet erscheint oder durch die Vorschreibung von Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten sichergestellt ist.

(4) Unbeschadet der Bestimmungen des § 9 über Mindestflughöhen sind Kunstflüge verboten

1. über dichtbesiedeltem Gebiet,
2. über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen,
3. über Menschenansammlungen im Freien und
4. in einer Höhe von weniger als 1 700 ft über Grund.

(5) Ausnahmen von den Bestimmungen des Abs. 4 dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass durch den Kunstflug weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Bewilligungen sind für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen auf Antrag des Piloten, im Falle von zivilen Luftfahrtveranstaltungen auf Antrag des Veranstalters, von der Austro Control GmbH zu erteilen. Sie sind insoweit befristet, bedingt, mit Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(6) Für Flüge mit Militärluftfahrzeugen werden Ausnahmen im Sinne des Abs. 5 im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport angeordnet.

Flüge zur Hagelabwehr

§ 13. Flüge zur Hagelabwehr sind, soweit dies für die bestimmungsgemäße Durchführung solcher Flüge notwendig ist, von den Bestimmungen des Sichtfluges, des Sichtfluges bei Nacht und der Einhaltung der Mindestflughöhen ausgenommen. Von der Durchführung solcher Flüge ist die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle jedenfalls zu verständigen.

3. Abschnitt

Vermeidung von Zusammenstößen

Abstände zwischen Luftfahrzeugen

§ 14. (1) Ein Luftfahrzeug darf nicht in einer solchen Nähe von anderen Luftfahrzeugen betrieben werden, dass eine Zusammenstoßgefahr herbeigeführt wird.

(2) Um den Erfordernissen des Abs. 1 entsprechen zu können, sind Verbandsflüge (§ 2 Z 67) mit Zivilluftfahrzeugen nur nach den Sichtflugregeln zulässig.

Vorrang

§ 15. (1) Steht einem Piloten nach den folgenden Bestimmungen der Vorrang zu, so hat er seine Richtung und seine Geschwindigkeit unverändert beizubehalten; hierdurch wird er jedoch nicht von der Verpflichtung befreit, alle Vorkehrungen zur Verhütung eines Zusammenstoßes zu treffen.

(2) Jener Pilot, der nach den folgenden Bestimmungen einem anderen Luftfahrzeug auszuweichen hat, darf dieses Luftfahrzeug nur dann über- oder unterfliegen oder vor ihm kreuzen, wenn ein so großer Abstand besteht, dass jede Zusammenstoßgefahr vermieden wird. Dabei sind auch die Auswirkungen von Wirbelschleppen in Betracht zu ziehen.

Gegenrichtung

§ 16. Wenn sich zwei Luftfahrzeuge in entgegen gesetzter oder ungefähr entgegen gesetzter Richtung einander nähern und eine Zusammenstoßgefahr besteht, so haben beide Piloten ihre Richtung nach rechts zu ändern.

Kreuzende Kurse

§ 17. Wenn sich zwei Luftfahrzeuge auf kreuzenden Kursen einander in ungefähr derselben Höhe nähern, so hat der Pilot des von links kommenden Luftfahrzeuges auszuweichen. Jedoch gelten folgende Ausnahmen:

1. Mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen schwerer als Luft ist Luftschiffen, Segelflugzeugen, Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen.
2. Mit Luftschiffen ist Segelflugzeugen, Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen.
3. Mit Segelflugzeugen ist Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen.
4. Mit Hänge- und Paragleitern ist Freiballonen auszuweichen.
5. Mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen ist allen anderen Luftfahrzeugen auszuweichen, die als Schlepluftfahrzeuge erkennbar sind.

Überholen

§ 18. Beim Überholen hat der Pilot, dessen Luftfahrzeug überholt wird, den Vorrang; der Pilot, der überholt, hat ohne Rücksicht darauf, ob sein Luftfahrzeug steigt, sinkt oder die Höhe beibehält, den Flugweg des anderen Luftfahrzeuges durch Ändern seiner Flugrichtung nach rechts zu meiden; keine während des Überholvorganges eintretende Änderung der Position der beiden Luftfahrzeuge zueinander enthebt ihn dieser Verpflichtung, bis er das andere Luftfahrzeug vollständig überholt und einen sicheren Abstand gewonnen hat.

Landen und Starten

§ 19. (1) Landenden und im Endanflug befindlichen Luftfahrzeugen haben die Piloten aller anderen im Betrieb befindlichen Luftfahrzeuge auszuweichen.

(2) Wenn zwei oder mehrere Luftfahrzeuge schwerer als Luft einen Flugplatz zur Landung anfliegen, so hat der Pilot des höher fliegenden Luftfahrzeuges dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen; der Pilot des tiefer fliegenden Luftfahrzeuges darf jedoch diese Regel nicht dazu ausnützen, um vor einem im Endanflug befindlichen Luftfahrzeug einzudrehen oder dieses Luftfahrzeug zu überholen. Diese Bestimmungen gelten insoweit nicht, als mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen schwerer als Luft auch während des Landevorganges Segelflugzeugen auszuweichen ist.

(3) Wenn der Pilot eines Luftfahrzeuges wahrnimmt, dass ein anderes Luftfahrzeug zur Landung gezwungen ist, so hat er diesem Luftfahrzeug jedenfalls auszuweichen.

(4) Startenden Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugen, die im Begriff sind zu starten, haben Piloten von rollenden Luftfahrzeugen auszuweichen.

Ausweichregeln für Wasserluftfahrzeuge

§ 20. (1) Wenn sich zwei Wasserluftfahrzeuge oder ein Wasserluftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug einander auf dem Wasser nähern, und eine Zusammenstoßgefahr besteht, so hat jeder Pilot sein Luftfahrzeug unter sorgfältiger Berücksichtigung der Umstände und Gegebenheiten des Einzelfalles, einschließlich der Manövrierfähigkeit aller beteiligten Wasserluftfahrzeuge und Wasserfahrzeuge weiterzubewegen.

(2) Wenn sich zwei Wasserluftfahrzeuge oder ein Wasserluftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug auf dem Wasser mit entgegengesetzter oder ungefähr entgegengesetzter Richtung einander nähern und eine Zusammenstoßgefahr besteht, so hat jeder Pilot seine Richtung nach rechts zu ändern.

(3) Wenn sich zwei Wasserluftfahrzeuge oder ein Wasserluftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug auf dem Wasser auf kreuzenden Kursen einander nähern, so hat der Pilot des von links kommenden Wasserluftfahrzeuges auszuweichen.

(4) Beim Überholen hat der Pilot, dessen Wasserluftfahrzeug auf dem Wasser überholt wird, seine Richtung und seine Geschwindigkeit unverändert beizubehalten; der Pilot, der mit seinem Wasserluftfahrzeug ein anderes Wasserluftfahrzeug oder ein Wasserfahrzeug auf dem Wasser überholt, hat seine Richtung so zu ändern, dass sein Luftfahrzeug während des gesamten Überholvorganges einen sicheren Abstand von dem anderen Wasserluftfahrzeug oder dem Wasserfahrzeug beibehält.

(5) Bei Abflügen von Wasserflächen und bei Landungen auf Wasserflächen ist mit Luftfahrzeugen ein sicherer Abstand von Wasserfahrzeugen zu halten; soweit dies möglich ist, darf ihre Führung nicht behindert werden.

Instrumenten-Übungsflüge

§ 21. (1) Ein Instrumenten-Übungsflug darf nur ausgeführt werden, wenn im Luftfahrzeug eine voll betriebsfähige Doppelsteuerung eingebaut ist, ein Sicherheitspilot mitfliegt, und die Voraussetzungen nach den Bestimmungen der folgenden Absätze gegeben sind.

(2) Der Sicherheitspilot muss zum Führen des für den Instrumenten-Übungsflug verwendeten Luftfahrzeuges im Fluge befugt sein.

(3) Der Sicherheitspilot muss ein ausreichendes Sichtfeld nach vorne und nach beiden Seiten haben. Ist sein Sichtfeld beschränkt, so muss sich außerdem ein Beobachter an Bord befinden, der mit dem Sicherheitspiloten in Sprechverbindung steht, und durch dessen Sichtfeld die Sichtfeldbeengung des Sicherheitspiloten ausgeglichen wird.

Betrieb von Luftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen und in deren Nähe

§ 22. (1) Beim Anfliegen, Überfliegen oder Abfliegen von Flugplätzen sind die von der Austro Control GmbH mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Verminderung von Lärmbelästigungen gegebenenfalls aufgetragenen Verfahren einzuhalten.

(2) Bei der Entwicklung und Erstellung von Instrumentenflugverfahren sind grundsätzlich die Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, Doc. 8168 anzuwenden. Die Anwendung anderer Grundlagen darf nur mit Zustimmung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgen

(3) Flüge im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze sind nur als kontrollierte Flüge zulässig. Beim Anfliegen eines kontrollierten Flugplatzes ist gegebenenfalls entsprechend den gemäß Abs. 1 aufgetragenen Verfahren, sofern nichts anderes aufgetragen ist, mindestens 3 Minuten vor Einflug in die

Kontrollzone Sprechfunkverbindung (§ 7) mit der Flugplatzkontrollstelle aufzunehmen, wenn die Möglichkeit einer Sprechfunkverbindung besteht. Ansonsten sind die Anweisungen zu beachten, die durch optische Signale und Zeichen (Anhang A, Abschnitt B) gegeben werden.

(4) Der Pilot eines im Betrieb befindlichen Luftfahrzeuges hat auf Flugplätzen und in Flugplatznähe den Flugplatzverkehr zu beobachten, sich in den Verkehrsablauf einzuordnen oder deutlich erkennbar aus diesem herauszuhalten.

(5) Soweit mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Verminderung von Lärmbelästigungen nichts anderes aufgetragen ist, müssen

1. Kurven beim Landeanflug und nach dem Start als Linkskurven ausgeführt werden und
2. Landungen und Starts gegen den Wind erfolgen, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, auf Grund der Anordnung der Pisten auf dem Flugplatz oder auf Grund der Verkehrslage eine andere Richtung vorzuziehen ist.

(6) Unbeschadet des Abs. 1 kann die Austro Control GmbH auf bestimmten Flugplätzen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen besondere An- und Abflugverfahren auftragen, welche besondere Anforderungen an den Piloten oder die Ausrüstung oder die Leistung des Luftfahrzeuges stellen. Die Durchführung von Flügen nach diesen besonderen An- und Abflugverfahren ist nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH zulässig.

(7) Die Bewilligungen gemäß Abs. 6 sind insoweit mit Bedingungen, Befristungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalt zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen erforderlich ist.

(8) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 7 gelten für Zivilluftfahrzeuge auch auf Militärflugplätzen, auf denen im Rahmen einer Mitbenutzung im Sinne des § 62 Abs 3 LFG internationaler Luftverkehr betrieben wird.

Bewegungen von rollenden Luftfahrzeugen

§ 23. (1) Bei Zusammenstoßgefahr von zwei rollenden Luftfahrzeugen auf Manövrierflächen gilt Folgendes:

1. Wenn sich zwei Luftfahrzeuge in entgegengesetzter Richtung einander nähern, haben beide Piloten anzuhalten oder, soweit möglich, ihre Richtung so weit nach rechts zu ändern, dass ein sicherer Abstand gegeben ist.
2. Wenn sich zwei Luftfahrzeuge auf kreuzenden Kursen einander nähern, so hat der Pilot des von rechts kommenden Luftfahrzeuges Vorrang.
3. Beim Überholen hat der Pilot, dessen Luftfahrzeug überholt wird, den Vorrang; der Pilot des überholenden Luftfahrzeuges hat darauf zu achten, dass zum überholten Luftfahrzeug während des gesamten Überholvorganges ein sicherer Abstand eingehalten wird.

(2) Auf Manövrierflächen rollende Luftfahrzeuge haben vor allen Rollhalten anzuhalten, wenn sie keine Freigabe zum Überrollen erhalten haben.

(3) Auf Manövrierflächen rollende Luftfahrzeuge haben vor allen beleuchteten Haltebalken (stop bars) anzuhalten. Sie dürfen erst weiterrollen, wenn die Beleuchtung ausgeschaltet worden ist.

4. Abschnitt

Signale, Zeichen und Lichter

Beachtung von Signalen und Zeichen

§ 24. (1) Bei Erhalt bzw. bei Wahrnehmung von im Anhang A beschriebenen Signalen oder Zeichen hat sich der Pilot entsprechend der in diesem Anhang umschriebenen Bedeutung der betreffenden Signale und Zeichen zu verhalten.

(2) Wird ein Luftfahrzeug von einem anderen Luftfahrzeug zu Abfangzwecken angesteuert, so ist unverzüglich

1. den von dem ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Anweisungen gemäß den Bestimmungen im Anhang A, Abschnitt A zu folgen,
2. nach Möglichkeit die in Betracht kommende Flugverkehrsdienststelle (§ 73) zu verständigen,
3. zu versuchen, Sprechfunkverbindung mit dem ansteuernden Luftfahrzeug oder mit der für das Ansteuern in Betracht kommenden Abfangleitstelle durch einen allgemeinen Anruf auf den zu diesen Zwecken aufgetragenen Notfrequenzen herzustellen, und dabei möglichst Identität und Standort des angesteuerten Luftfahrzeuges sowie Art und Zweck des Fluges mitzuteilen,

4. sofern das Luftfahrzeug mit einem Transponder ausgerüstet ist, der zu diesen Zwecken aufgetragene Modus und Kode zu wählen, wenn von der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73) keine andere Anweisung empfangen wurde, und
5. unverzüglich eine Klarstellung zu verlangen, wenn im Funkwege empfangene Anweisungen - und zwar ohne Rücksicht auf deren Herkunft - Anweisungen widersprechen, die vom ansteuernden Luftfahrzeug im Funkwege oder durch Signale gemäß Anhang A, Abschnitt A gegeben wurden; inzwischen ist in der Befolgung der vom ansteuernden Luftfahrzeug im Funkwege beziehungsweise durch Signale gegebenen Anweisungen fortzufahren.

Verwendung von Signalen und Zeichen

§ 25. Die im Anhang A enthaltenen Signale und Zeichen sind für die dort bezeichneten Zwecke zu verwenden. Sie dürfen für keinen anderen Zweck verwendet werden. Andere Signale und Zeichen, die mit ihnen verwechselt werden könnten, dürfen nicht verwendet werden.

Verpflichtung zur Lichterführung

§ 26. (1) An allen Luftfahrzeugen im Fluge müssen während der Nacht Zusammenstoßwarnlichter und Positionslichter sichtbar sein.

(2) An allen Luftfahrzeugen auf Bewegungsflächen (§ 1 der Zivilflugplatz-Verordnung 1972, BGBl. Nr. 313) müssen während der Nacht

1. wenn sie im Betrieb beziehungsweise in Bewegung sind oder ihre Bewegung vorübergehend unterbrochen ist, Positionslichter sichtbar sein oder
2. wenn sie nicht abgestellt und auf andere Weise entsprechend beleuchtet sind, Positionslichter oder andere Lichter sichtbar sein, die ihre Ausnahme anzeigen, oder
3. wenn ihre Triebwerke laufen, Zusammenstoßwarnlichter oder andere Lichter sichtbar sein, die dies ersichtlich machen.

(3) An allen Luftfahrzeugen, im Fluge oder auf Bewegungsflächen, müssen, falls sie mit Zusammenstoßwarnlichtern oder anderen Lichtern, die das Laufen der Triebwerke ersichtlich machen, ausgerüstet sind, diese auch am Tage sichtbar sein.

(4) Piloten dürfen die in den vorstehenden Absätzen bezeichneten Blinklichter abschalten oder die Lichtstärke herabsetzen, wenn sonst die Durchführung ihrer Tätigkeit nachteilig beeinflusst würde oder jemand geblendet werden könnte.

(5) An allen Luftfahrzeugen, die sich auf Wasserflächen befinden, für welche die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, BGBl. Nr. 380/1972, Anlage B, in der Fassung BGBl. Nr. 529/1977 gelten, müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang Lichter gemäß den Internationalen Regeln zur Vermeidung von Zusammenstößen auf See gesetzt sein. Falls dies nicht möglich ist, müssen Lichter gesetzt sein, die im Aussehen und in der Anbringung denjenigen, die in diesen Internationalen Regelungen gefordert werden, so ähnlich wie möglich sind.

(6) An Freiballonen muss bei Nacht ein Licht geführt werden, das in dunkler Nacht bei klarer Atmosphäre auf mindestens 10 km nach allen Richtungen sichtbar ist.

(7) An Luftfahrzeugen dürfen keine anderen Lichter geführt werden, die mit Positionslichtern verwechselt werden könnten.

5. Abschnitt

Flugplan

Allgemeine Bestimmungen über Flugpläne

§ 27. (1) Angaben über einen geplanten Flug (gesamten Flug oder Teil eines Fluges), die vor dem Abflug an eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste oder während des Fluges an eine Flugverkehrsdienststelle (§ 73) übermittelt werden, müssen in Form eines Flugplanes abgefasst sein.

(2) Ein Flugplan kann für einen gesamten Flug oder nur für einen Teil eines Fluges abgegeben werden; für einen Teil eines Fluges insoweit, als es erforderlich ist, um diesen Teil des Fluges oder diejenigen Luftfahrzeugmanöver zu beschreiben, die unter Flugverkehrskontrolle ausgeführt werden sollen.

(3) Sofern nach den folgenden Bestimmungen ein Flugplan für einen Teil eines Fluges vor dem Abflug und außerdem ein Flugplan für einen weiteren Teil desselben Fluges während des Fluges abgegeben wäre, ist vor dem Abflug ein Flugplan für den gesamten Flug abzugeben, wenn sich am Abflugplatz eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet.

Erfordernis der Flugplanabgabe

§ 28. (1) Vor Beginn jedes kontrollierten Fluges ist ein Flugplan abzugeben.

(2) Bei anderen Flügen ist vor dem Abflug ein Flugplan abzugeben, wenn die Bundesgrenze überflogen werden soll. Ausgenommen hiervon sind Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln auf Grundlage bilateraler Abkommen, welche in der luftfahrtüblichen Weise kundzumachen sind.

(3) Es steht dem Piloten frei, für alle Flüge, welche nicht der Flugplanpflicht unterliegen, dennoch einen Flugplan abzugeben.

(4) Von dem Erfordernis der Abgabe eines Flugplans sind Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) in jenen Fällen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt werden, ausgenommen.

Flugplanangaben

§ 29. (1) Flugpläne haben nach Maßgabe der Bestimmungen des § 30 folgende Angaben zu enthalten:

1. Luftfahrzeugkennung,
2. Flugregeln und Art des Fluges,
3. Luftfahrzeugtype beziehungsweise Anzahl der Luftfahrzeuge und deren Typen sowie die Kategorie für Wirbelschleppenbildung des Luftfahrzeuges (der Luftfahrzeuge),
4. Ausrüstung (Funk-, Navigations- und SSR-Ausrüstung),
5. Abflugplatz,
6. voraussichtliche Abblockzeit,
7. Reisegeschwindigkeit (Reisegeschwindigkeiten),
8. Reiseflughöhe (Reiseflughöhen),
9. Flugstrecke,
10. Zielflugplatz und voraussichtliche Gesamtflugdauer,
11. Ausweichflugplatz (Ausweichflugplätze),
12. Höchstflugdauer,
13. Gesamtzahl der Personen an Bord,
14. Notausrüstung und
15. erforderlichenfalls sonstige Angaben.

(2) Bei Flugplänen, die während des Fluges abgegeben werden, sind zu ersetzen:

1. die Angabe des Abflugplatzes (Abs. 1 Z 5) durch die Angabe der Stelle, von der ergänzende Flugplandaten - sofern erforderlich - erhalten werden können, und
2. die Angabe der Abblockzeit (Abs. 1 Z 6) durch die Angabe des Zeitpunktes des Überfliegens des ersten Punktes der Flugstrecke, ab dem der Flugplan gelten soll.

Inhalt des Flugplanes

§ 30. (1) Jeder Flugplan muss unter Bedachtnahme auf den Zweck der Flugplanabgabe die im § 29 Abs. 1 bezeichneten Angaben - soweit sie für den Flug in Betracht kommen - für die gesamte Flugstrecke oder für denjenigen Teil der Flugstrecke enthalten, für den er abgegeben wird.

(2) Ist bei einem Instrumentenflug bereits vor dem Abflug auf Grund der Höchstflugdauer absehbar, dass möglicherweise zu einem anderen Zielflugplatz geflogen wird, so soll im Flugplan eine Information bezüglich der zu ändernden Flugstrecke (soweit bekannt) und des neuen Zielflugplatzes enthalten sein.

Form der Flugplanabgabe

§ 31. (1) Der Flugplan ist vom verantwortlichen Piloten oder von seinem Stellvertreter abzugeben. Bei Flügen im Rahmen eines Luftbeförderungsunternehmens kann er auch von einem Beauftragten dieses Unternehmens abgegeben werden.

(2) Wenn der Abflug von einem Flugplatz erfolgt, auf dem sich eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet, ist der Flugplan persönlich oder fernmündlich oder fernschriftlich oder in elektronischer Form abzugeben. Wenn jedoch die fernmündliche Flugplanabgabe nicht im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs liegt, hat die Meldestelle die persönliche Flugplanabgabe anzuordnen.

(3) Wenn die Bodenfunkstelle des Abflugplatzes im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs zugestimmt hat, kann der Flugplan auch im Sprechfunkwege abgegeben werden.

(4) Bei anderen als den in den Abs. 2 und 3 bezeichneten Flügen ist der Flugplan entweder fernschriftlich oder fernmündlich vor dem Abflug oder im Sprechfunkwege während des Fluges der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73) zu übermitteln.

Abflugmeldung

§ 32. (1) Wenn ein Flugplan vor dem Abflug abgegeben wurde und sich auf dem Abflugplatz keine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet, hat der Pilot oder eine von ihm beauftragte Person den Abflug unverzüglich auf dem raschesten Weg jener Flugverkehrsdienststelle zu melden, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde.

(2) Keine Abflugmeldung gemäß Abs. 1 ist erforderlich, wenn

1. die voraussichtliche Abblockzeit um nicht mehr als 15 Minuten überschritten wird,
2. keine Möglichkeit für eine rasche Übermittlung der Abflugmeldung gegeben ist, und
3. im Flugplan angegeben wurde, dass keine Abflugmeldung übermittelt wird.

(3) Ist gemäß Abs. 2 keine Abflugmeldung erforderlich und wird die voraussichtliche Abblockzeit um mehr als 15 Minuten überschritten, so ist die berichtigte voraussichtliche Abblockzeit auf dem raschesten Weg jener Flugverkehrsdienststelle zu melden, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde.

Änderungen von voraussichtlichen Abblockzeiten

§ 33. Wenn ein Flugplan abgegeben wurde und die voraussichtliche Abblockzeit

1. um mehr als 30 Minuten oder
2. für einen Flug, der ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt wird, um mehr als 15 Minuten

überschritten wird, so hat der Pilot vor Ablauf dieses Zeitraumes die berichtigte voraussichtliche Abblockzeit jener Stelle zu übermitteln, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde, oder ihr die Aufhebung des Flugplanes ausdrücklich bekannt zu geben.

Flugplanänderungen

§ 34. (1) Bei Flugplänen für kontrollierte Flüge hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen der §§ 36 und 37 jede Änderung des Flugplanes vorher der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) anzuzeigen,

1. wenn eine Änderung der Reiseflughöhe geplant ist: Luftfahrzeugkennung; neu vorgesehene Reiseflughöhe sowie Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe und - soweit dies in Betracht kommt - berichtigte voraussichtliche Überflugzeitpunkte der Grenzen von noch folgenden Fluginformationsgebieten,
2. wenn eine Änderung der Flugstrecke geplant ist und
 - a) kein neuer Zielflugplatz vorgesehen ist: Luftfahrzeugkennung, Flugregeln, Beschreibung der berichtigten Flugstrecke einschließlich der hierfür erforderlichen Angaben, beginnend mit dem Standort, ab welchem die Flugstrecke geändert werden soll; berichtigte voraussichtliche Zeiten und andere wesentliche Informationen;
 - b) ein neuer Zielflugplatz vorgesehen ist: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln, Beschreibung der berichtigten Flugstrecke bis zum neuen Zielflugplatz, beginnend mit dem Standort, ab welchem die Flugstrecke geändert werden soll; berichtigte voraussichtliche Zeiten; Ausweichflugplätze und andere wesentliche Informationen.

(2) Bei Flugplänen für nicht kontrollierte Flüge hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen des § 36 jede wesentliche Änderung des Flugplanes vorher der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73) anzuzeigen.

(3) Als wesentliche Änderung im Sinne des Abs. 2 gilt insbesondere

1. vor dem Abflug: jede Änderung der Höchstflugdauer oder der Gesamtzahl der Personen an Bord;
2. während des Fluges: jede Überschreitung der geplanten Gesamtflugdauer um voraussichtlich mehr als 30 Minuten oder die Bestimmung eines neuen Zielflugplatzes.

Einhalten des Flugplanes

§ 35. (1) Bei kontrollierten Flügen hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen der §§ 36 und 37 den geltenden Flugplan einzuhalten.

(2) Bei nicht kontrollierten Flügen hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen des § 36 den geltenden Flugplan ohne wesentliche Änderungen (§ 34 Abs. 2 und 3) einzuhalten.

Flugplanänderungen aus zwingenden Gründen

§ 36. (1) Wenn bei Durchführung eines kontrollierten Fluges eine zwingende Notwendigkeit sofortige Maßnahmen des Piloten erfordert, so hat der Pilot - sobald es die Umstände erlauben - der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zu melden, welche vom geltenden Flugplan abweichende Maßnahmen er getroffen hat, und dass diese Maßnahmen wegen einer zwingenden Notwendigkeit getroffen wurden.

(2) Wenn bei Durchführung eines nicht kontrollierten Fluges eine wesentliche Änderung (§ 34 Abs. 2 und 3) des geltenden Flugplanes aus zwingenden Gründen (zB wegen Schlechtwetters) erforderlich wird, und keine vorherige Anzeige gemäß § 34 Abs. 2 möglich ist, so hat der Pilot die Änderung des Flugplanes so bald wie möglich der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73) zu melden.

Unabsichtliches Abweichen vom Flugplan

§ 37. (1) Wenn der Pilot eines kontrollierten Fluges feststellt, dass er vom geltenden Flugplan abgewichen ist, so hat er nach den Bestimmungen der folgenden Absätze zu verfahren.

(2) Ist das Luftfahrzeug von der im Flugplan angegebenen Flugstrecke abgekommen, so ist der Kurs so zu ändern, dass es diese Flugstrecke so bald wie möglich wieder erreicht.

(3) Wenn beim Flug in Reiseflughöhe die durchschnittliche wahre Eigengeschwindigkeit des Luftfahrzeuges zwischen Meldepunkten um fünf Prozent oder mehr von der im Flugplan angegebenen abweicht oder voraussichtlich abweichen wird, so hat dies der Pilot der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73) im Sprechfunkwege zu melden.

(4) Unterscheidet sich der voraussichtliche Zeitpunkt des Überfliegens des nächsten vorgeschriebenen Meldepunktes oder der Grenze des nächstfolgenden Fluginformationsgebietes oder der Ankunft beim Zielflugplatz von dem diesbezüglich bekannt gegebenen Zeitpunkt um mehr als drei Minuten, so ist der berichtigte, nächstfolgende dieser Zeitpunkte der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle so bald wie möglich bekannt zu geben.

Schließung des Flugplanes

§ 38. (1) Wenn ein Flugplan abgegeben wurde, in dem ein Zielflugplatz angegeben ist, und sich am Flugplatz der Landung zur Landezeit keine Flugplatzkontrollstelle im Dienst befindet, so hat der Pilot unmittelbar nach der Landung eine Landemeldung an die in Betracht kommende Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. Wenn jedoch bekannt ist, dass am Flugplatz der Landung keine für eine rasche Übermittlung der Landemeldung geeigneten Fernmeldeeinrichtungen vorhanden sind, so hat der Pilot unmittelbar vor der Landung einer Flugverkehrsdienststelle, sofern möglich, im Sprechfunkwege die bevorstehende Landung zu melden.

(2) Die Schließung eines Flugplanes muss vom Piloten der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73) jedenfalls gemeldet werden, wenn ihm diese Meldung auferlegt wurde.

(3) Landemeldungen müssen folgende Angaben enthalten:

1. Luftfahrzeugkennung,
2. Abflugplatz,
3. Zielflugplatz (nur bei Ausweichlandung),
4. Flugplatz der Landung und
5. Landezeit.

(4) Keine Landemeldung gemäß Abs. 3 ist erforderlich, wenn durch die Angabe im Flugplan, dass keine Landemeldung übermittelt wird, auf jene Such- und Rettungsmaßnahmen verzichtet wurde, die andernfalls bei Überfälligkeit des Luftfahrzeuges einzuleiten wären.

3. Hauptstück Kontrollierte Flüge

Freigaben

§ 39. (1) Der Pilot hat vor Beginn eines kontrollierten Fluges eine Freigabe einzuholen. Diese Freigabe ist durch Übermittlung eines Flugplanes (§ 28 Abs. 1) an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zu beantragen.

(2) Weiters hat der Pilot vor der Fortsetzung eines kontrollierten Fluges auf Grund eines geänderten Flugplanes eine Freigabe einzuholen. Diese Freigabe ist durch Anzeige über die Änderung des geltenden Flugplanes (§ 34 Abs. 1) an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle zu beantragen.

(3) Außerdem hat der Pilot Freigaben der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle für alle Luftfahrzeugmanöver einzuholen, die Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 74 Abs. 2) sind, wie insbesondere Rollen, Landen oder Starten auf einem kontrollierten Flugplatz.

(4) Eine Freigabe kann sich auf einen geltenden Flugplan oder - soweit dies durch eine Freigabegrenze zum Ausdruck kommt - auf einen Teil eines geltenden Flugplanes beziehen oder auch nur auf einzelne Luftfahrzeugmanöver.

(5) Wenn der Pilot eine bevorzugte Freigabe beantragt hat, so muss er die Notwendigkeit der Bevorzugung begründen, falls er von der Flugverkehrskontrollstelle hierzu aufgefordert wird. Für Flüge im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§145a LFG) wird die Bevorzugung in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß §145a LFG festgelegt.

(6) Freigaben sind ausschließlich entsprechend den Bestimmungen über die Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 74 Abs. 1, § 75 Abs. 6 und § 77) zu erteilen. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Sprechfunkverbindung und optische Signale bei kontrollierten Flügen

§ 40. (1) Kontrollierte Flüge sind nur mit Sprechfunkverbindung (§ 7) zulässig, soweit im Abs. 2 und im § 47 Abs. 3 nichts anderes bestimmt wird.

(2) Sofern im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nichts anderes aufgetragen ist, sind im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes kontrollierte Flüge - ausgenommen Instrumentenflüge und Flüge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung - ohne Sprechfunkverbindung zulässig, wenn keine Sprechfunkmöglichkeit besteht. Bei solchen Flügen hat der Pilot die Anweisungen zu beachten, die durch optische Signale und Zeichen (Anhang A, Abschnitt B) gegeben werden.

Ausfall der Sprechfunkverbindung bei kontrollierten Flügen

§ 41. (1) Wenn ein Ausfall oder eine Störung der Sprechfunkverbindung die Befolgung der Bestimmungen des § 7 Abs. 1 ausschließt, so hat der Pilot die jeweils anwendbaren Verfahren der folgenden Absätze einzuhalten, sofern kein anderes Verfahren aufgetragen wurde.

(2) Fällt die Sprechfunkverbindung aus und sind Sichtflug-Wetterbedingungen gegeben, so hat der Pilot eines kontrollierten Fluges

1. den Transponder auf Code 7 600 zu stellen,
2. den Flug in Sichtflug-Wetterbedingungen fortzusetzen,
3. auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen und
4. auf dem raschesten Weg seine Landung der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73) zu melden.

(3) Fällt die Sprechfunkverbindung aus und sind Instrumentenflug-Wetterbedingungen oder Wetterbedingungen gegeben, welche die Beendigung des Fluges nach den Bestimmungen des Abs. 2 nicht durchführbar erscheinen lassen, so hat der Pilot eines Instrumentenfluges nach folgenden Bestimmungen vorzugehen:

1. Der Transponder ist auf Code 7 600 zu stellen.
2. Die zuletzt zugewiesene Flughöhe und Geschwindigkeit, oder, wenn die Mindestflughöhe höher als die zuletzt freigegebene Flughöhe ist dann diese, ist für sieben Minuten beizubehalten.

Die sieben Minuten beginnen

a) wenn der Flug entlang einer Strecke ohne Pflichtmeldepunkte geführt wird, oder, wenn die Flugsicherung die Anweisung erteilt hat, dass Pflichtmeldepunkte nicht gemeldet werden müssen

aa) zum Zeitpunkt des Erreichens der letzten freigegebenen Flughöhe oder Mindestflughöhe, oder

bb) zum Zeitpunkt des Schaltens des Transponders auf Code 7 600 was auch immer der spätere Zeitpunkt ist,

b) wenn der Flug entlang einer Strecke mit Pflichtmeldepunkten geführt wird und wenn keine Anweisung zum Unterlassen der Meldung von Pflichtmeldepunkten gegeben wurde,

- aa) zum Zeitpunkt des Erreichens der letzten freigegebenen Flughöhe oder Mindestflughöhe, oder
 - bb) zum Zeitpunkt des Erreichens der vom Piloten errechneten und gemeldeten Überflugszeit für einen Pflichtmeldepunkt oder
 - cc) zum Zeitpunkt der unterbliebenen Meldung eines Pflichtmeldepunktes, was auch immer der spätere Zeitpunkt ist.
3. Flughöhe und Geschwindigkeit sind dabei gemäß den bei den Flugverkehrsdienststellen eingereichten Flugplan einzuhalten.
 4. Wenn der Flug radargeführt wird oder sich auf einem seitlich versetzten Parallelkurs ohne festgelegte Freibegrenze befindet, ist der Flug auf direktem Weg in die Flugstrecke laut geltendem Flugplan zu führen. Es muss dabei die Mindestflughöhe beachtet werden. In Bezug auf die zu befliegende Strecke oder den Beginn des Sinkfluges zum Zwecke der Landung auf einem Flughafen, ist der geltende Flugplan heranzuziehen.
 5. Der Flug ist nach dem geltenden Flugplan bis zu der zur Verwendung vorgesehenen Funknavigationshilfe fortzusetzen, die als Anflughilfe für den Zielflugplatz dient; erfolgt die Ankunft über dieser Funknavigationshilfe vor dem in Z 6 bezeichneten Zeitpunkt, so sind bis zu diesem Zeitpunkt Warteschleifen in der Warterunde der bezeichneten Funknavigationshilfe zu fliegen.
 6. Der Sinkflug von der in Z 5 bezeichneten Funknavigationshilfe ist möglichst genau zu dem vom Piloten zuletzt empfangenen und bestätigten Anflugzeitpunkt zu beginnen.
 7. Wenn ein Anflugzeitpunkt nicht empfangen oder bestätigt wurde, so ist der Sinkflug zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Ankunftszeit, oder so nah als möglich zur voraussichtlichen Ankunftszeit zu beginnen. Die voraussichtliche Ankunftszeit wird dem geltenden Flugplan entnommen.
 8. Es ist das für die betreffende Funknavigationshilfe festgelegte Instrumenten-Anflugverfahren auszuführen.
 9. Nach Möglichkeit ist innerhalb von 30 Minuten nach der voraussichtlichen Ankunftszeit, laut geltendem Flugplan, oder dem zuletzt erhaltenen und bestätigten Anflugzeitpunkt, welche dieser Zeiten auch immer die spätere ist, zu landen.
 10. Falls eine Landung nicht möglich ist, ist zu einem Ausweichflugplatz zu fliegen.

(4) Die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle hat der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes für den übrigen Flugverkehr im betreffenden Luftraum die Annahme zugrunde zu legen, dass der Pilot des Luftfahrzeuges, dessen Sprechfunkverbindung ausgefallen ist, sich nach den Bestimmungen der Abs. 2 oder 3 verhält, wenn nicht

1. mit Hilfe von Radar oder auf andere Weise festgestellt wird, dass der Pilot von diesen Bestimmungen abweicht oder
2. die sichere Nachricht vorliegt, dass das Luftfahrzeug gelandet ist.

(5) Abweichende Verfahren für österreichische Militärluftfahrzeuge im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) sind in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß §145a Abs 4 LFG festzulegen.

Standortmeldungen

§ 42. Soweit keine anders lautenden Anordnungen durch die Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) oder Verlautbarungen erfolgen, hat der Pilot bei kontrollierten Flügen beim Überfliegen eines vorgeschriebenen Meldepunktes so bald wie möglich den Zeitpunkt des Überfluges und die Flughöhe, gemeinsam mit allfällig erforderlichen anderen Angaben, im Sprechfunkwege der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle zu melden.

Beendigung der Flugverkehrskontrolle

§ 43. Wenn ein Flug nicht mehr Gegenstand der Flugverkehrskontrolle ist, hat der Pilot die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) unverzüglich zu verständigen, sofern eine Sprechfunkmöglichkeit besteht.

4. Hauptstück Sichtflugregeln

Sichtflug-Wetterbedingungen

§ 44. (1) Unbeschadet der Bestimmungen des § 47 über Sonder-Sichtflüge müssen Sichtflüge so durchgeführt werden, dass das Luftfahrzeug im Fluge unter Sichtverhältnissen und in Abständen von Wolken geführt wird, die zumindest den nachstehenden Werten entsprechen:

1. Innerhalb kontrollierter Lufträume der Klasse B in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber:
 - a) Flugsicht: 8 km und
 - b) das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben.
2. Innerhalb kontrollierter Lufträume der Klasse B unterhalb von Flugfläche 100:
 - a) Flugsicht: 5 km und
 - b) das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben.
3. Innerhalb kontrollierter Lufträume der Klassen C, D und E in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber:
 - a) Flugsicht: 8 km,
 - b) horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
 - c) vertikaler Abstand von Wolken: 1 000 ft.
4. Innerhalb kontrollierter Lufträume der Klassen C, D und E in einer Höhe unterhalb von Flugfläche 100:
 - a) Flugsicht: 5 km,
 - b) horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
 - c) vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft.
5. Innerhalb von Lufträumen der Klassen F und G in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber:
 - a) Flugsicht: 8 km,
 - b) horizontaler Abstand der Wolken: 1,5 km und
 - c) vertikaler Abstand von Wolken: 1 000 ft.
6. Innerhalb von Lufträumen der Klassen F und G in einer Höhe unterhalb von Flugfläche 100 jedoch oberhalb einer Höhe von 3 000 ft über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn dies die größere Flughöhe ergibt 1 000 ft über Grund:
 - a) Flugsicht: 5 km,
 - b) horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
 - c) vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft.
7. Innerhalb von Lufträumen der Klassen F und G in oder unterhalb einer Höhe von 3 000 ft über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn dies die größere Flughöhe ergibt – 1 000 ft über Grund:
 - a) Flugsicht im Luftraum der Klasse F: 5 km, im Luftraum der Klasse G: 1,5 km
 - b) das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben und
 - c) der Pilot muss Erdsicht haben.

(2) Sichtflüge mit Hubschraubern gemäß Abs. 1 Z 7 sind auch bei einer Flugsicht von weniger als 1,5 km zulässig, wenn sie mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

(3) Sofern hierfür von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) keine Freigabe für einen Sonder- Sichtflug erteilt wurde, ist es innerhalb einer Kontrollzone verboten, im Sichtflug zu starten oder zu landen oder in eine Flugplatzverkehrszone oder einen Platzrundenbereich einzufliegen bei

1. einer Hauptwolkenuntergrenze von weniger als 1 500 ft oder
2. einer Bodensicht von weniger als 5 km.

(4) Freigaben gemäß Abs. 3 dürfen nur bei einer Bodensicht von mindestens 1,5 km und einer Hauptwolkenuntergrenze von mehr als 660 ft erteilt werden.

(5) Freigaben gemäß Abs. 3 für Sonder-Sichtflüge mit Hubschraubern dürfen auch dann erteilt werden, wenn die im Abs. 4 bezeichneten Voraussetzungen nicht gegeben sind, sofern Sprechfunkverbindung (§ 7) besteht.

(6) Abweichende Verfahren für österreichische Militärluftfahrzeuge im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) sind in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs 4 LFG festzulegen.

Zulässigkeit von Sichtflügen

§ 45. Soweit in den §§ 47 und 48 nichts anderes bestimmt wird, dürfen Sichtflüge nur bei Tag und unter Sichtflug-Wetterbedingungen durchgeführt werden. Sie sind so zu planen und so rechtzeitig zu beginnen, dass die Landung noch bei einer für ihre sichere Durchführung ausreichenden Helligkeit ausgeführt werden kann; für den Fall, dass ein Flug nicht in der vorgesehenen Weise durchgeführt werden kann, sind - insbesondere unter Berücksichtigung der vorliegenden Wetterinformationen - Ausweichmaßnahmen oder eine Zeitreserve vorzusehen, auf Grund deren die Einhaltung dieser Bestimmungen gewährleistet erscheint.

Reiseflughöhen für Sichtflüge

§ 46. Soweit Sichtflüge im Reiseflug in einer Flughöhe von mehr als 5 000 ft über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn diese Höhe die größere Flughöhe ergibt - von mehr als 2 000 ft über Grund durchgeführt werden, müssen die gemäß der Tabelle des Anhanges C dieser Verordnung dem jeweiligen missweisenden Kurs entsprechenden Flugflächen als Reiseflughöhen verwendet werden, sofern mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt nichts anderes aufgetragen wird.

Sonder-Sichtflüge

§ 47. (1) Sonder-Sichtflüge sind nur als kontrollierte Flüge innerhalb von Kontrollzonen und weiters nur zulässig

1. bei Tag sowie
2. bei einer Flugsicht von mindestens 1,5 km, soweit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt keine größere Flugsicht aufgetragen ist.

(2) Sondersichtflüge mit Hubschraubern sind auch bei einer Flugsicht von weniger als 1,5 km zulässig, wenn sie mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, Hindernisse und andere Luftfahrzeuge so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

(3) Besteht keine Sprechfunkmöglichkeit, so sind Sonder-Sichtflüge - unbeschadet der Bestimmungen des § 41 Abs. 2 und ausgenommen Flüge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung - ohne Sprechfunkverbindung zulässig, wenn

1. in eine Kontrollzone nur zum Zwecke der Landung eingeflogen und der kürzeste Weg zum Zielflugplatz eingehalten wird, oder
2. in einer Kontrollzone gestartet und diese auf dem kürzesten Weg verlassen wird,

sofern von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75 Abs. 4 und 5) im Interesse der Sicherheit kein anderer Flugweg aufgetragen wurde.

(4) Freigaben für Sonder-Sichtflüge dürfen unbeschadet der Bestimmungen des § 44 Abs. 4 nur erteilt werden, wenn es die Verkehrslage und die Sicherheit der Luftfahrt im Allgemeinen zulässt.

Sichtflüge bei Nacht

§ 48. (1) Sichtflüge bei Nacht sind - außer im Flugplatzverkehr nicht kontrollierter Flugplätze und soweit im Abs. 4 und 5 nichts anderes bestimmt wird - nur als kontrollierte Flüge zulässig.

(2) Soweit im Abs. 4 und 5 nichts anderes bestimmt wird, dürfen Sichtflüge bei Nacht nur durchgeführt werden bei

1. Flugsicht mindestens 5 km, (Helikopter in CTRs mindestens 1,5km Flugsicht),
2. Horizontaler Abstand von den Wolken mindestens 1,5 km, (Helikopter in CTRs frei von Wolken),
3. Vertikaler Abstand von den Wolken mindestens 1 000 ft und Erdsicht (Helikopter in CTRs frei von Wolken und Erdsicht) und
4. Bodensicht mindestens 5 km (1,5km für Helikopterflüge in CTRs), sofern diese von einem von der zuständigen Behörde bevollmächtigten Beobachter gemeldet wird.

(3) Wird ein Flug als Sichtflug bei Nacht begonnen, so ist der Flugplan spätestens 30 Minuten vor dem Abflug abzugeben, wenn der Flug nicht ausschließlich im Flugplatzverkehr oder mit Hubschraubern gemäß Abs. 4 und 5 durchgeführt werden soll. Wird ein bei Tag begonnener Sichtflug als Sichtflug bei Nacht fortgesetzt, so ist spätestens zehn Minuten vor dem Zeitpunkt, ab welchem der Flug als Sichtflug

bei Nacht durchgeführt werden soll, der Flugplan abzugeben und eine Freigabe zur Durchführung des Sichtfluges bei Nacht einzuholen.

(4) Sichtflüge bei Nacht mit Hubschraubern zur Durchführung von Ambulanz- oder Rettungsflügen (§ 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung, BGBl. Nr. 126/1985) oder für damit unmittelbar im Zusammenhang stehende Flüge (wie insbesondere Rückflüge vom Einsatzort) sind mit Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) außerhalb kontrollierter Lufträume als nicht kontrollierte Flüge und bei Wetterbedingungen zulässig, die unter den in Abs. 2 umschriebenen Werten liegen, soweit diese Flüge mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, Hindernisse und andere Luftfahrzeuge so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

(5) Abs. 4 gilt auch für Trainingsflüge von Luftfahrtunternehmen, welche Ambulanz- und Rettungsflüge durchführen. Derartige Flüge dürfen zu Trainingszwecken einmal pro Monat bis längstens 22.30 Uhr Lokalzeit im Radius von 15 Kilometer um den Flugplatz mit der Maßgabe durchgeführt werden, dass die Wetterbedingungen des Abs. 2 eingehalten werden.

(6) Eine gemäß Abs. 4 und 5 erforderliche Zustimmung ist zu erteilen, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(7) Sichtflüge bei Nacht im Sinne dieser Verordnung dürfen mit Zivilluftfahrzeugen nur von Inhabern einer gültigen Sicht-Nachtflug- oder Instrumentenflugberechtigung, ansonsten nur zu Ausbildungszwecken unter der unmittelbaren Aufsicht eines befugten Fluglehrers durchgeführt werden.

(8) Sichtflüge bei Nacht werden, entsprechend der jeweiligen Luftraumklassifizierung, wie Sichtflüge gestaffelt, getrennt oder mit Verkehrsinformationen versehen.

(9) Sichtflüge bei Nacht dürfen nur unter Verwendung eines Transponders mit Druckhöhenübermittlung durchgeführt werden.

(10) Der Pilot eines Sichtfluges bei Nacht hat den Flug so zu planen und durchzuführen, dass auf seiner Flugstrecke die Hindernisfreiheit und das Verbleiben im kontrollierten Luftraum gewährleistet sind.

Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug

§ 49. (1) Beabsichtigt der Pilot vom Sichtflug zum Instrumentenflug überzugehen, so hat er spätestens zehn Minuten vor dem beabsichtigten Beginn des Instrumentenfluges

1. die erforderlichen Änderungen des geltenden Flugplanes der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zu übermitteln, wenn bereits ein Flugplan abgegeben worden ist, oder
2. einen (neuen) Flugplan zu übermitteln und
3. eine Freigabe zur Durchführung des Instrumentenfluges einzuholen.

(2) Der Flug darf erst nach Erhalt der Freigabe als Instrumentenflug fortgesetzt werden.

5. Hauptstück Instrumentenflugregeln

Zulässigkeit von Instrumentenflügen

§ 50. (1) Instrumentenflüge sind innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes nur als kontrollierte Flüge zulässig.

(2) Instrumentenflüge dürfen nur durchgeführt werden, soweit das Luftfahrzeug mit den für die vorgesehene Flugstrecke erforderlichen Instrumenten und Funknavigationsgeräten ausgerüstet ist.

(3) Wird ein Flug als Instrumentenflug begonnen, so ist der Flugplan spätestens 30 Minuten vor dem Abflug abzugeben.

Mindestflughöhen für Instrumentenflüge

§ 51. (1) Bei Instrumentenflügen muss die Flughöhe im Bergland mindestens 2 000 ft, ansonsten mindestens 1 000 ft über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug nicht näher als drei Nautische Meilen entfernt ist, sofern keine andere Mindestflughöhe aufgetragen wurde.

(2) Die Mindestflughöhe gemäß Abs. 1 darf nur unterschritten werden

1. zum Zwecke des Abfluges und der Landung sowie
2. bei Landeanflügen ohne nachfolgende Landung mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75).

Reiseflughöhen für Instrumentenflüge

§ 52. Sofern mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt oder aus flugbetrieblichen Gründen nichts anderes aufgetragen ist, sind bei Instrumentenflügen im Reiseflug die gemäß der Tabelle des Anhanges C dieser Verordnung dem jeweiligen missweisenden Kurs entsprechenden Flugflächen als Reiseflughöhen zu verwenden.

Übergang vom Instrumentenflug zum Sichtflug

§ 53. (1) Beabsichtigt der Pilot, vom Instrumentenflug zum Sichtflug überzugehen, so hat er die Aufhebung des den Instrumentenflug betreffenden Teiles des Flugplanes der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) ausdrücklich bekanntzugeben und ihr die allfällig erforderlichen Änderungen des geltenden Flugplanes zu übermitteln.

(2) Der Pilot darf den, den Instrumentenflug betreffenden, Teil des Flugplanes nur dann aufheben, wenn er beabsichtigt, den Flug für einen angemessenen Zeitraum ununterbrochen in Sichtflug-Wetterbedingungen fortzusetzen, und wenn die herrschenden Wetterverhältnisse dies voraussichtlich zulassen.

6. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Flüge mit Hänge- und Paragleitern

Nichtanwendbarkeit von Bestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern

§ 54. (1) Die Bestimmungen der §§ 10 (Reiseflughöhen), 27 bis 38 (Flugplan mit Ausnahme des § 28 Abs 2), 39 bis 43 (kontrollierte Flüge), 46 (Reiseflughöhen für Sichtflüge), 48 (Sichtflüge bei Nacht), 49 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 50 bis 53 (Instrumentenflugregeln) finden auf Segelflüge sowie auf Flüge mit Hänge- und Paragleitern keine Anwendung. Auf Flüge mit Hänge- und Paragleitern findet weiters § 12 (Kunstflüge) keine Anwendung.

(2) Die folgenden Sonderbestimmungen für Segelflüge gelten für Flüge mit Hänge- und Paragleitern sinngemäß; die Bestimmungen der §§ 57 und 58 finden jedoch auf Flüge mit Hänge- und Paragleitern keine Anwendung.

Hangsegelflüge

§ 55. (1) Die gemäß § 6 vorgeschriebene Flugvorbereitung umfasst bei beabsichtigten Hangsegelflügen insbesondere auch die Verpflichtung des Piloten, sich über die in Betracht kommende Hangflugordnung so weit zu informieren, dass der Flug ohne Verletzung dieser Flugordnung durchgeführt werden kann.

(2) Die gemäß § 9 Abs. 2 vorgeschriebene Mindestflughöhe von 500 ft über Grund darf beim Hangsegeln unterschritten werden, wenn weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die sonstigen Bestimmungen des § 9 bleiben unberührt.

Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge

§ 56. Für Segelflugzeuge in Hangaufwindgebieten oder thermischen Aufwindgebieten gelten - unbeschadet der Bestimmungen der §§ 14 bis 19 - folgende zusätzliche Ausweichregeln:

1. Fliegt ein Segelflugzeug in ein thermisches Aufwindgebiet ein, in dem sich bereits ein oder mehrere Segelflugzeuge befinden, so ist mit dem einfliegenden Segelflugzeug in derselben Richtung zu kreisen, wie mit den bereits in diesem Aufwindgebiet befindlichen Segelflugzeugen gekreist wird.
2. Nähern sich beim Fliegen am Hang Segelflugzeuge in entgegen gesetzter Richtung oder ungefähr entgegen gesetzter Richtung einander, so hat derjenige Pilot seine Flugrichtung nach rechts zu ändern, der den Hang zur Linken hat.
3. Verliert ein Segelflieger die Kenntnis der Position eines im selben Aufwindgebiet befindlichen Segelflugzeuges, von dem angenommen werden kann, dass es sich in unmittelbarer Nähe befindet, so hat er dieses Aufwindgebiet sofort und möglichst ohne plötzliche Richtungsänderung zu verlassen.

Sichtflüge bei Nacht mit Segelflugzeugen

§ 57. Sichtflüge bei Nacht mit Segelflugzeugen sind nur zulässig im Flugplatzverkehr oder mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75). In diesen Fällen müssen die gemäß § 48 Abs. 2 für Sichtflüge bei Nacht vorgeschriebenen Wetterbedingungen gegeben sein.

Wolkensegelflüge

§ 58. (1) Wolkensegelflüge dürfen nur in Kumulus- oder Kumulonimbuswolken und nur unter Einhaltung der Bestimmungen der folgenden Absätze durchgeführt werden.

(2) Wolkensegelflüge sind nur zulässig, wenn alle Insassen der Segelflugzeuge einen gebrauchsfertigen Fallschirm angelegt haben.

(3) Wolkensegelflüge sind nur innerhalb abgesonderter Bereiche und nur mit funktionstüchtigem Transponder mit Druckhöhenübermittlung zulässig.

(4) In eine Wolke darf nur dann eingeflogen werden, wenn keine Gefahr eines Zusammenstoßes mit anderen Luftfahrzeugen besteht.

Flüge mit Hänge- und Paragleitern

§ 59. (1) Der Betrieb von Hänge- und Paragleitern im Bereich des Flugplatzverkehrs ist nur zulässig, wenn bei kontrollierten Flugplätzen die Flugplatzkontrollstelle (§ 75), bei nicht kontrollierten Zivilflugplätzen der Flugplatzbetriebsleiter, zugestimmt hat. Die Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn keine Gefährdungen des Flugplatzverkehrs und von kontrollierten Flügen zu befürchten sind. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung derartiger Gefährdungen erforderlich erscheint.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten für den Betrieb von Hänge- und Paragleitern im Bereich des Flugplatzverkehrs von Militärflugplätzen mit der Maßgabe, dass dieser nur mit Zustimmung der in Betracht kommenden Militärflugleitung zulässig ist.

(3) Der Betrieb von Hänge- und Paragleitern in Schul- und Übungsbereichen von Zivilluftfahrerschulen für Hänge- und Paragleiter ist nur mit Zustimmung des in Betracht kommenden Schulleiters, seines Stellvertreters oder eines beauftragten Zivilfluglehrers zulässig. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn keine Gefährdungen des Hänge- und Paragleiterbetriebes zu befürchten sind. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung derartiger Gefährdungen erforderlich erscheint.

(4) Hänge- und Paragleiter dürfen keinesfalls in Betrieb genommen werden, wenn dadurch die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt werden könnte. Vor der Inbetriebnahme ist der Luftraum zu beobachten; wenn sich ein anderes Luftfahrzeug nähert, ist die Inbetriebnahme jedenfalls zu unterlassen.

7. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten

Fallschirmabsprünge

§ 60. (1) Die Bestimmungen der §§ 7 (Sprechfunkverbindung), 9 (Mindestflughöhen), 10 (Reiseflughöhen), 11 und 12 (besondere Flugarten), 14 bis 23 (Vermeidung von Zusammenstößen), 26 (Verpflichtung zur Lichterführung), 27 bis 38 (Flugplan), 39 bis 43 (kontrollierte Flüge), 46 (Reiseflughöhen für Sichtflüge), 49 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 50 bis 53 (Instrumentenflugregeln) finden auf Fallschirmabsprünge keine Anwendung.

(2) Fallschirmabsprünge sind nur bei Tag und nur nach den Sichtflugregeln zulässig.

(3) Vor Durchführung von Fallschirmabsprüngen hat sich der Fallschirmspringer jedenfalls auf sorgfältige Weise mit allen zur Verfügung stehenden Wettermeldungen und Wettervorhersagen vertraut zu machen, die für die beabsichtigten Fallschirmabsprünge von Bedeutung sein können.

(4) Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe sind nur zulässig, wenn die Flugplatzkontrollstelle zugestimmt hat. Fallschirmabsprünge, die ganz oder teilweise in kontrollierten Lufträumen durchgeführt werden sollen, sind nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zugestimmt hat. Fallschirmabsprünge auf nicht kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe sind nur zulässig, wenn der Flugplatzbetriebsleiter - bei Militärflugplätzen die Militärflugleitung - zugestimmt hat.

(5) Bei Fallschirmabsprüngen in kontrollierten Lufträumen oder auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe muss zwischen dem zum Absetzen der Fallschirmspringer verwendeten Luftfahrzeug und

der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle oder einer von dieser beauftragten Flugverkehrsdienststelle Sprechfunkverbindung (§ 7) bestehen. Die gemäß Abs. 4 erforderliche Zustimmung ist für jeden Absprung einzuholen.

(6) Die gemäß Abs. 4 erforderliche Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn keine Gefährdung des Flugplatzverkehrs, bei Absprüngen gemäß Abs. 5 überdies nur, wenn keine Gefährdung von kontrollierten Flügen zu befürchten ist. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung derartiger Gefährdungen erforderlich erscheint.

(7) Vor Durchführung eines Fallschirmabsprunges hat sich der Fallschirmspringer jedenfalls davon zu überzeugen, dass während des Absprunges keine Zusammenstoßgefahr bestehen wird. Seine Beobachtung des Luftraumes ist erforderlichenfalls durch Beobachtungen anderer Personen (zum Beispiel des Piloten oder eines Beobachters am Boden) zu ergänzen, die dem Fallschirmspringer ihre Beobachtungen in vorher vereinbarter Weise mitteilen.

(8) Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 2 und 5 sind nur zulässig mit Zustimmung

1. der Flugplatzkontrollstelle für Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe oder
2. der Bezirkskontrollstelle oder zuständigen Anflugkontrollstelle für alle sonstigen Fallschirmabsprünge oder
3. der Militärflugleitung für Fallschirmabsprünge innerhalb von militärisch reservierten Bereichen.

(9) Die gemäß Abs. 8 erforderliche Zustimmung darf nur erteilt werden, soweit durch die Vorschreibung von Bedingungen, Auflagen und Befristungen die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet werden kann.

Freiballongefahrten

§ 61. (1) Die Bestimmungen der §§ 10 (Reiseflughöhen), 12 und 13 (besondere Flugarten), 21 (Instrumentenübungsflüge), 27 bis 38 (Flugplan), 39 bis 43 (kontrollierte Flüge), 46 (Reiseflughöhen für Sichtflüge), 49 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 50 bis 53 (Instrumentenflugregeln) finden auf Freiballone keine Anwendung.

(2) Freiballongefahrten dürfen nur nach den Sichtflugregeln und nur dann durchgeführt werden, wenn der Pilot mindestens eine Stunde vor dem beabsichtigten Aufstieg der nächsten Flugverkehrsdienststelle (§ 73) folgende Angaben übermittelt hat:

1. Kennzeichen und vorherrschende Farbe(n) des Freiballons,
2. Aufstiegsort,
3. voraussichtliche Aufstiegszeit,
4. voraussichtliche Flugrichtung, Geschwindigkeit und größte Flughöhe,
5. beabsichtigte oder wahrscheinliche Grenzüberquerungen (wenn möglich mit Angabe des in Betracht kommenden Grenzabschnittes),
6. voraussichtliche Gesamtflugdauer bis zur Beendigung der Fahrt,
7. allfällige verfügbare Sprechfunkausrüstung (einschließlich der Funksenderfrequenzen),
8. Anzahl der Personen an Bord und
9. Name des Piloten.

(3) Der Pilot hat dafür zu sorgen, dass die tatsächliche Aufstiegszeit unverzüglich an die nächste Flugverkehrsdienststelle übermittelt wird, falls sie um mehr als 15 Minuten von der gemeldeten voraussichtlichen Aufstiegszeit (Abs. 2 Z 3) abweicht.

(4) Der Pilot hat der nächsten Flugverkehrsdienststelle unverzüglich zu melden, dass er die Freiballongefahrt beendet hat, oder dass eine gemäß Abs. 2 angemeldete Freiballongefahrt nicht durchgeführt wird.

(5) Eine Meldung der Beendigung der Freiballongefahrt ist nicht erforderlich, wenn entweder in der Fahrtanmeldung (Abs. 2 Z 6) oder über Funk angezeigt wird, dass auf jene Such- und Rettungsmaßnahmen verzichtet wurde, die andernfalls bei Überfälligkeit des Freiballons einzuleiten wären.

(6) Nachtfahrten mit Freiballonen außerhalb des Flugplatzverkehrs kontrollierter Flugplätze sind nur zulässig, sofern die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) der Fahrt zugestimmt hat. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(7) Auf Freiballonfahrten bei Tag finden die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 über Meldungen an Flugverkehrsdienststellen keine Anwendung; für Freiballonfahrten innerhalb kontrollierter Lufträume gilt dies nur dann, wenn ein geeigneter Sekundärradar-Transponder mit Höhendecode auf den zu diesem Zweck aufgetragenen Modus und Code eingestellt ist.

8. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Militärflüge

Mindestflughöhen für Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern

§ 62. Die gemäß § 9 Abs. 2 vorgeschriebene Mindestflughöhe von 500 ft über Grund darf bei Sichtflügen mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern unterschritten werden, wenn dadurch weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Flughöhe muss jedoch mindestens 500 ft - bezogen auf die Talmitte - betragen. Die sonstigen Bestimmungen des § 9 bleiben unberührt.

Kunstflüge und Tiefflüge mit Militärluftfahrzeugen

§ 63. Kunstflüge unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen und Tiefflüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen sind nur im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) zu jenen Bedingungen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und mit der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt wurden, zulässig.

Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen

§ 64. (1) Die Bestimmungen des § 14 über Abstände zwischen Luftfahrzeugen gelten nicht für die Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen untereinander.

(2) Bei Verbandsflügen mit Militärluftfahrzeugen nach den Instrumentenflugregeln sowie nach Sonder-Sichtflugregeln findet keine Staffelung (§§ 76 und 77) zwischen den im Verband fliegenden Militärluftfahrzeugen statt.

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten auch für ausländische Militärluftfahrzeuge, für deren Ein-, Aus- oder Durchflug eine Gestattung nach dem Truppenaufenthaltsgesetz (TrAufG), BGBl. I Nr. 57/2001, vorliegt. Diese ausländischen Militärluftfahrzeuge haben dabei dieselben Verfahren anzuwenden, wie österreichische Militärluftfahrzeuge.

Verpflichtung zur Lichterführung an Militärluftfahrzeugen und Militärfesselballonen

§ 65. Militärluftfahrzeuge und Militärfesselballone sind von der Verpflichtung zur Führung von Lichtern gemäß § 26 im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) zu jenen Bedingungen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und mit der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt wurden, ausgenommen.

Sichtflüge bei Nacht mit Militärluftfahrzeugen und Flüge mit Militärluftfahrzeugen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen außerhalb kontrollierter Lufträume und militärische Fallschirmabsprünge

§ 66. Sichtflüge bei Nacht mit Militärluftfahrzeugen als nicht kontrollierte Flüge und Flüge mit Militärluftfahrzeugen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen außerhalb kontrollierter Lufträume sowie militärische Fallschirmabsprünge sind im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) zu jenen Bedingungen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und mit der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt wurden, zulässig. Dabei ist § 60 Abs. 2 nicht anzuwenden.

9. Hauptstück

Militärisch reservierte Bereiche, militärische Luftraumbeschränkungen sowie militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

Festlegung militärisch reservierter Bereiche

§ 67. (1) Als militärisch reservierte Bereiche werden während der jeweiligen zeitlichen militärischen Nutzung, jeweils mit den im Anhang G bestimmten Grenzen, festgelegt

1. die militärischen Nahkontrollbezirke Tulln-West (MTMA Tulln-West), Tulln-Mitte (MTMA Tulln-Mitte), Tulln-Ost (MTMA Tulln-Ost) und Zeltweg (MTMA Zeltweg),

2. die militärischen Kontrollzonen Tulln (MCTR Tulln) und Zeltweg (MCTR Zeltweg),
3. die militärischen Flugplatzverkehrszonen Aigen-Süd (MATZ Aigen-Süd) und Aigen-Nord (MTZ Aigen-Nord) und Wiener Neustadt I (MATZ Wiener Neustadt I),
4. die militärischen Nahkontrollbezirke Zeltweg-Mitte (MTMA Zeltweg-Mitte) und Zeltweg-Ost (MTMA Zeltweg-Ost) und die militärische Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt II (MATZ Wiener Neustadt II) sowie
5. die militärischen Trainingsgebiete (MTA).

(2) Die zeitliche militärische Nutzung der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 1 bis 3 entspricht den Betriebszeiten der zuständigen Militärflugleitung und ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Soweit diese Bereiche nicht militärisch genutzt werden, stehen sie für eine zivile Nutzung zur Verfügung.

(3) Die Übergabe zur zeitlich militärischen Nutzung und Rückgabe der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 4 und 5 ist zwischen den zivilen und militärischen Flugverkehrskontrollstellen zu koordinieren. Die näheren Bestimmungen sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und mit der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen.

Art der Luftraumreservierung

§ 68. (1) In militärisch reservierten Bereichen werden aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt Aufgaben der Flugsicherung im Sinne des § 119 LFG von den örtlich zuständigen Militärflugleitungen durchgeführt. Die für die militärischen Trainingsgebiete zuständige Militärflugleitung ist, sofern im Anhang G im Einzelnen nicht anderes bestimmt ist, die Militärische Kontrollzentrale (Military Control Center- MCC).

(2) In militärisch reservierten Bereichen ist der Ein-, Aus- und Durchflug mit Zivilluftfahrzeugen nur nach Freigabe durch die zuständige Militärflugleitung zulässig.

(3) Innerhalb der militärischen Flugplatzverkehrszonen dürfen während der Betriebszeiten der in Betracht kommenden Militärflugleitung Sondersichtflüge im Sinne des § 47 durchgeführt werden.

(4) Vor einem Einflug in einen Bereich gemäß § 67 Abs. 1 Z 1 bis 4 ist auch außerhalb des Zeitraumes einer zeitlichen militärischen Nutzung gemäß § 67 Abs. 1 jedenfalls zu versuchen, mit der in Betracht kommenden Militärflugleitung Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

(5) Besondere Verfahren zur Nutzung militärisch reservierter Bereiche sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen.

Klassifizierung militärisch reservierter Bereiche

§ 69. (1) Die militärisch reservierten Bereiche gemäß § 67 Abs. 1 Z 1 bis 3 sind, sofern im Folgenden nicht anderes bestimmt ist, der Luftraumklasse D gemäß Anhang B zugeordnet. Militärisch reservierte Bereiche gemäß § 67 Abs. 1 Z 4 sind während ihrer Aktivierung der Luftraumklasse D zugeordnet. Die Luftraumklassifizierung der militärischen Trainingsgebiete gemäß § 67 Abs. 1 Z 5 bleibt auch während einer zeitlichen militärischen Nutzung unverändert.

(2) Außerhalb der Dienstzeiten der in Betracht kommenden Militärflugleitung wird die Luftraumklassifizierung der militärisch reservierten Bereiche gemäß § 67 Abs. 1 Z 1 bis 3 wie folgt geändert:

1. bei den militärischen Nahkontrollbezirken von D auf E,
2. bei jenen Teilen der militärischen Kontrollzonen, die in die militärischen Nahkontrollbezirke gemäß Z 1 hineinragen von D auf E,
3. bei jenen Teilen der militärischen Kontrollzonen, die unterhalb der militärischen Nahkontrollbezirke gemäß Z 1 liegen von D auf G,
4. bei der militärischen Flugplatzverkehrszonen Aigen-Süd und Aigen-Nord von D auf G sowie
5. bei der militärischen Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt I
 - a) hinsichtlich jener Teile, die in die TMA Wien hineinragen, von D auf E und
 - b) hinsichtlich jener Teile, die unterhalb der TMA Wien liegen, von D auf G.

Militärische Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete

§ 70. (1) Nach § 4 Abs. 1 Z 2 LFG werden militärische Flugbeschränkungsgebiete mit den aus Anhang H ersichtlichen räumlichen und zeitlichen Grenzen festgelegt.

(2) Hinsichtlich der in Anhang H bezeichneten militärischen Gefahrenggebiete wird darauf hingewiesen, dass der Ein-, Aus- und Durchflug mit den jeweils dort angeführten möglichen Gefahren verbunden ist.

Militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

§ 71. (1) Die militärisch reservierten Bereiche gemäß § 67 Abs. 1 Z 2 und 3 gelten während ihrer zeitlichen militärischen Nutzung als militärische Übungs- und Erprobungsbereiche.

(2) Über die Gebiete nach Abs 1 hinaus werden die militärischen Erprobungsbereiche Felixdorf und Allentsteig mit den aus Anhang H ersichtlichen räumlichen und zeitlichen Grenzen festgelegt.

10. Hauptstück Flugverkehrsdienste

1. Abschnitt Allgemeines

Flugverkehrsdienste

§ 72. Flugverkehrsdienste sind:

1. der Flugverkehrskontrolldienst (§§ 74 bis 77),
2. der Fluginformationsdienst (§ 78) und
3. der Alarmdienst (§ 79).

Flugverkehrsdienststellen

§ 73. (1) Flugverkehrsdienststellen sind die Flugsicherungsstellen (§ 120 LFG) der Austro Control GmbH, soweit sie Flugverkehrsdienste (§ 72) ausüben.

(2) Militärflugleitungen, welche Flugverkehrsdienste in militärisch reservierten Bereichen ausüben, gelten als militärische Flugverkehrsdienststellen.

2. Abschnitt Flugverkehrskontrolldienst

Aufgaben und Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes

§ 74. (1) Der Flugverkehrskontrolldienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 72), der von den Flugverkehrskontrollstellen (§ 75) ausgeübt wird, um

1. Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen zu vermeiden,
2. Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf den Manövrierflächen zu vermeiden und
3. für einen raschen, flüssigen und geordneten Ablauf des Luftverkehrs zu sorgen.

(2) Der Flugverkehrskontrolldienst ist auszuüben

1. innerhalb kontrollierter Lufträume für Instrumentenflüge und kontrollierte Sichtflüge (Sonder-Sichtflüge, Sichtflüge bei Nacht und sonstige kontrollierte Sichtflüge),
2. außerhalb kontrollierten Luftraumes, soweit für einzelne Flugplätze besondere Verfahren für An- bzw. Abflüge zum Zweck des Antritts bzw. der Beendigung von Instrumentenflügen oder Sichtflügen bei Nacht festgelegt sind, auch für solche An- und Abflüge, oder soweit die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) mit Rücksicht auf die Sicherheit der Flugdurchführung im Einzelfall Instrumentenflüge und Sichtflüge bei Nacht außerhalb kontrollierter Lufträume zugelassen hat, auch für diese Flüge, und
3. für den Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze;

(3) Innerhalb militärisch reservierter Bereiche ist der Flugverkehrskontrolldienst für Instrumentenflüge und kontrollierte Sichtflüge durch die örtlich zuständige Militärflugleitung auszuüben. Nähere Bedingung sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs 3 LFG festzulegen.

(4) Innerhalb abgesonderter Bereiche werden keine, der jeweiligen Luftraumklasse entsprechenden, individuellen Flugverkehrsdienste für die einzelnen in diesen Lufträumen befindlichen Sichtflüge

erbracht. Instrumentenflüge erhalten für die Dauer der Aktivierung der abgesonderten Bereiche grundsätzlich keine Einflugfreigabe in einen abgesonderten Bereich.

Flugverkehrskontrollstellen

§ 75. (1) Flugverkehrskontrollstellen sind:

1. die Bezirkskontrollstelle (Abs. 2),
2. die Anflugkontrollstellen (Abs. 3) und
3. die Flugplatzkontrollstellen (Abs. 4).

(2) Die Bezirkskontrollstelle übt zur Erfüllung der im § 74 Abs. 1 Z 1 und 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für alle kontrollierten Flüge aus, soweit dieser nicht gemäß den Abs. 3 bis 5 einer Anflug- oder Flugplatzkontrollstelle obliegt.

(3) Die Anflugkontrollstellen üben zur Erfüllung der im § 74 Abs. 1 Z 1 und 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für Anflüge, Abflüge und andere kontrollierte Flüge innerhalb deren Verantwortungsbereich aus.

(4) Die Flugplatzkontrollstellen üben zur Erfüllung der im § 74 Abs. 1 Z 1 bis 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr bzw. andere kontrollierte Flüge innerhalb der Kontrollzone aus. Weiters überwachen sie den Personen- und Fahrzeugverkehr auf den Manövriertflächen, soweit dies zur Erfüllung der im § 74 Abs. 1 Z 2 bezeichneten Aufgaben erforderlich ist.

(5) Ein Flug darf jeweils nur unter der Kontrolle einer Flugverkehrskontrollstelle stehen. Die Übergabe der Kontrolle eines Fluges von einer Flugverkehrskontrollstelle an eine andere hat nach dem jeweiligen Stand der Übergabeverfahren zu erfolgen, die einen sicheren, raschen und flüssigen Ablauf des Luftverkehrs gewährleisten.

(6) Eine Abweichung von den in Abs. 2 bis 4 festgelegten Aufgabenzuordnungen an Flugverkehrskontrollstellen durch entsprechende Festlegung in den Übergabeverfahren ist zulässig.

(7) Die Flugverkehrskontrollstellen haben weiters die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung und der sonstigen Luftfahrtrechtsvorschriften zu überwachen.

Staffelung

§ 76. (1) Staffelung ist gegeben, wenn die - nach dem jeweiligen Stand der Verfahren, die einen sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen gewährleisten - zur Vermeidung von Zusammenstoßgefahren erforderlichen Mindestabstände zwischen Luftfahrzeugen nicht unterschritten werden. Diese Mindestabstände werden durch Höhen- oder Horizontalstaffelung gemäß den folgenden Absätzen gewährleistet.

(2) Bei der Höhenstaffelung hat die Flugverkehrskontrollstelle den Piloten der einzelnen Luftfahrzeuge verschiedene Flughöhen zuzuweisen.

(3) Bei der Horizontalstaffelung hat die Flugverkehrskontrollstelle den Kontrolldienst für Luftfahrzeuge so durchzuführen, dass

1. zwischen Luftfahrzeugen, die auf gleichem Kurs, auf Gegenkurs oder auf einander kreuzenden Kursen fliegen, ein zeitlicher oder entfernungsmaßiger Abstand voneinander eingehalten wird (Längsstaffelung), oder
2. von den Luftfahrzeugen verschiedene Flugwege eingehalten werden oder über geographisch bestimmten, verschiedenen Gebieten geflogen wird (Seitenstaffelung).

Gewährleistung der Staffelung

§ 77. (1) Alle Freigaben sind so zu erteilen, dass Staffelung gewährleistet ist

1. zwischen Instrumentenflügen untereinander,
2. zwischen Instrumentenflügen und Sonder-Sichtflügen,
3. zwischen Sonder-Sichtflügen untereinander und
4. zwischen Instrumentenflügen und Sichtflügen in der Luftraumklasse C.

(2) Für begrenzte Abschnitte des Steig- oder Sinkfluges eines bei Tag durchgeführten Instrumentenfluges kann die Flugverkehrskontrollstelle eine Freigabe auch ohne Gewährleistung der nach Abs. 1 erforderlichen Staffelung erteilen, wenn das Luftfahrzeug unter Sichtflug-Wetterbedingungen geführt wird. In diesem Fall hat der Pilot selbst für die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes von anderen Luftfahrzeugen zu sorgen.

(3) Die Anflugkontrollstelle oder die Flugplatzkontrollstelle kann im Einzelfall und wenn die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet ist, dem Piloten eines Luftfahrzeuges im Flugplatzbereich mit dessen Zustimmung die Freigabe auch ohne Gewährleistung der Staffelung zu einem unmittelbar voraus fliegenden Luftfahrzeug erteilen, wenn der Pilot meldet, dass er das voraus fliegende Luftfahrzeug in Sicht hat und den erforderlichen Sicherheitsabstand davon einhalten kann. In diesem Fall hat der Pilot selbst für die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstands vom voraus fliegenden Luftfahrzeug zu sorgen. Wird dabei der nach dem jeweiligen Stand der Verfahren, die einen sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen gewährleisten, zur Vermeidung von Gefahren durch Wirbelschleppen erforderliche Abstand zum voraus fliegenden Luftfahrzeug unterschritten, so hat die Flugverkehrskontrollstelle den Piloten vor möglichen Wirbelschleppen zu warnen.

(4) Für Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) – insbesondere bei Identifizierungsflügen – kann die nach Abs. 1 erforderliche Staffelung zu Zivilluftfahrzeugen unterschritten werden, wenn dies zur Erfüllung der militärischen Aufgaben notwendig ist. Die dabei einzuhaltenden Verfahren sind in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festzulegen.

3. Abschnitt

Fluginformations- und Alarmdienst

Fluginformationsdienst

§ 78. (1) Der Fluginformationsdienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 72), der von den Flugverkehrsdienststellen (§ 73) ausgeübt wird, um Ratschläge und Informationen zu erteilen, die für eine sichere und zweckmäßige Durchführung von Flügen nützlich sind. Insbesondere umfasst der Fluginformationsdienst die Übermittlung von

1. Wettermeldungen sowie Informationen über allfällige Gefahren für die Luftfahrt im Zusammenhang mit bestimmten Wettererscheinungen und vulkanischen Tätigkeiten,
2. Informationen über Änderungen der Verwendbarkeit von Navigationshilfen sowie des Zustandes von Flugplätzen und damit zusammenhängender Einrichtungen,
3. Informationen über Radioaktivität und giftige Chemikalien in der Atmosphäre,
4. Verkehrsinformationen (§ 2 Z 69) und
5. Informationen über - dem Flugverkehrsdienst bekannte - Bewegungen von unbemannten Freiballonen im Luftraum.

(2) Der Fluginformationsdienst ist von den Flugverkehrsdienststellen für alle Flüge auszuüben, für welche diese Informationen voraussichtlich von Bedeutung sind, und

1. für die Flugverkehrskontrolldienst (§ 74) ausgeübt wird, oder
2. von denen die betreffenden Flugverkehrsdienststellen auf andere Weise Kenntnis haben.

Alarmdienst

§ 79. (1) Der Alarmdienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 72), der von den Flugverkehrsdienststellen (§ 73) gemäß § 120 LFG ausgeübt wird, um die nach den Bestimmungen der Zivilluftfahrt- Such- und Rettungsdienstverordnung 1999, BGBl. II Nr. 376/1999, in der jeweils geltenden Fassung zuständigen Stellen zu benachrichtigen, wenn für ein Luftfahrzeug die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigt wird, und diese Stellen zu unterstützen, soweit dies erforderlich ist.

(2) Der Alarmdienst ist von den Flugsicherungsstellen unbeschadet der Bestimmungen des § 38 Abs. 4 für alle Luftfahrzeuge auszuüben,

1. für die Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird (§ 72, § 74 Abs. 2), oder
2. soweit dies möglich ist, von denen die Flugsicherungsstellen auf Grund einer Flugplanabgabe oder auf andere Weise Kenntnis haben.

11. Hauptstück

Schlussbestimmungen

Strafbestimmung

§ 80. Übertretungen dieser Verordnung sind gemäß § 169 LFG strafbar.

In- und Außerkrafttreten

§ 81. (1) Diese Verordnung tritt mit 11. März 2010 in Kraft.

(2) Mit Ablauf des 10. März 2010 treten die Luftverkehrsregeln 1967 (LVR 1967), BGBl. Nr. 56, außer Kraft.