

Abschnitt III (zu den Anhängen zu den LVR)

Zum Anhang A zu den LVR

(Signale und Zeichen):

Abschnitt A/V (Signale und Zeichen beim Ansteuern zu Abfangzwecken):

Die Formulierungen betreffend die Abfangsignale sind entsprechend dem Annex 2 zum AIZ gefaßt; sie sind nur auf Motorflugzeuge und Hubschrauber abgestellt. (Bei anderen Luftfahrzeugen können sie sinngemäß in Betracht kommen.) In einer **Notlage** kann selbstverständlich jedes zweckdienliche Signal (z. B. Abschnitt A/I) oder Mittel (z. B. Abschnitt A/III) verwendet werden, nicht nur das nunmehr in den Annex 2 und die LVR aufgenommene!



Die Formulierungen richten sich an Piloten abgefangener Luftfahrzeuge und bilden keine Rechtsgrundlage zum Abfangen.

Abschnitt B/I (Lichtsignale zur Regelung des Flugplatzverkehrs):

Die Regelung des Flugplatzverkehrs mit Lichtsignalen kann nur funktionieren, wenn die Beobachtung des TWR im Flugplatzverkehr nicht vernachlässigt wird. Dies gilt besonders für die Phasen des Einkurvens zum Endanflug und des Anschwebens zur Landung. Ebenso wie die Landefläche und der Luftraum muß auch der TWR immer wieder — in kurzen Abständen — wegen **allfälliger Lichtsignale beobachtet** werden. **Dies gilt vor allem auch für den Fall, daß die Lande- (oder Start-)Freigabe schon erteilt wurde** (mit grünem Dauerlicht!); denn es muß immer damit gerechnet werden, daß infolge von Änderungen der Verkehrssituation diese Freigabe (mit rotem Dauerlicht oder roten Feuerwerkskörpern) widerrufen werden muß. Diese Beobachtungsverpflichtung des Piloten, der im Sicherheitsinteresse größte Bedeutung zukommt, erstreckt sich bis zu dem Zeitpunkt kurz vor dem Aufsetzen, ab dem seine Konzentration — ohne Ablenkung — allein auf die Luftfahrzeugbetriebsvorgänge gerichtet sein muß (normalerweise also bis unmittelbar vor dem Überfliegen der Schwelle).

Bei der Ausbildung ist besonders darauf zu achten, daß ein Flugschüler als noch nicht reif für Alleinflüge anzusehen ist, wenn er nicht imstande ist, während der Platzrunde den Luftraum nach vorne und beiden Seiten zu beobachten und außerdem (besonders auch beim Einkurven zum Endanflug und beim Anschweben) immer wieder einen Blick zum TWR zu werfen.

Die mit **rotem Blinklicht** an Piloten von am Boden befindlichen Luftfahrzeugen gerichtete Aufforderung, „von der Landefläche wegrollen“, ist so zu verstehen, daß auf den dafür vorgesehenen Bewegungsflächen wegzurollen ist (also nicht etwa in den Sicherheitsstreifen hinein!).

Abschnitt B/III (Bodenzeichen):

(Markierungs- und Kennzeichnungsbehelfe siehe § 47 ZFV 1972.)

Z. 4:

Der für Luftfahrzeuge unbenützbare Teil einer Manövriertfläche muß durch die aufgelegten Kreuze **deutlich abgegrenzt** sein (z. B. müssen die Kreuze an den beiden Enden des unbenützbaren Teiles einer Piste ausgelegt sein).

Z. 5:

Start- und Landerichtungszeichen sind so auszulegen, daß zugleich die Landerichtung und der richtige Aufsetzpunkt markiert werden; sie sind weiters so auszulegen, daß ein gefahrloser Ab- bzw. Anflug auch unter Berücksichtigung von Hindernissen aller Art möglichst gewährleistet ist (FUK).

Tetraeder gemäß Z. 5 lit. b sind nicht mehr zu verwenden.

Abschnitt B/IV (Einwinksignale für Luftfahrzeuge):

Abs. 1 und 2:

Einwinksignale für Luftfahrzeuge haben vor allem den **Zweck**, Luftfahrzeuge — und zwar Luftfahrzeuge auf Abstellflächen bzw. Hubschrauber (auch) im Schwebeflug — sicher zu einem mit Rücksicht auf den Flugplatzbetrieb günstigen Abstellplatz zu führen; sie dienen somit der Bewegungslenkung auf Flugplätzen im Sinne des § 119 lit. a LFG (vgl. jedoch § 68 Abs. 1 und § 69 Abs. 4 in Verbindung mit der Begriffserläuterung der Manövriertflächen im § 2 LVR).

Abs. 3 Z. 9:

Nr.1 ist somit das äußerste Backbordtriebwerk.

Abschnitt B/V (Pilotensignale für Einwinker):

Abs. 2 Z. 2:

Die Arme sind selbstverständlich nur **so weit** auszustrecken, als dies im Cockpit mühelos möglich und sinnvoll ist.

(Die dieser Regelung zugrundeliegenden Bestimmungen des Annex 2 sind nicht auf die Bestimmungen für die entsprechenden Einwinksignale für Luftfahrzeuge abgestimmt; im Interesse der internationalen Einheitlichkeit wurde jedoch die Regelung des Annex 2 unverändert übernommen.)

Der Anhang B zu den LVR entfällt!

(Führen von Lichtern an Luftfahrzeugen):

Die Vorschriften über die Lichterführungsarten werden aus Gründen der Systematik in die ZLLV (entsprechend Annex 8 zum AIZ) übernommen.

Zum Anhang F zu den LVR (Flugbeschränkungsgebiete):

Punkt 3 (Flugbeschränkungen in Schießübungsgebieten):

Abs. 2:

Ob die Voraussetzungen für eine Freigabe gemäß Punkt 3 Abs. 2 des Anhanges F zu den LVR im konkreten Fall erfüllt sind, ist entsprechend den festgelegten Koordinationsverfahren auf Grund der generell mitgeteilten, tatsächlich gefährdeten Höhen oder im Einzelfall festzustellen.

Punkt 4 (Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Grenzzone):

Allgemein ist festzuhalten, daß die Beschränkungen für Flüge von und nach Flugplätzen an der Innengrenze des Beschränkungsgebietes nicht gelten, soweit das Beschränkungsgebiet Grenzzone ansonsten nicht berührt wird. Das Erfordernis der Flugplanabgabe (lit. e) entfällt bei Segel-, Hänge- und Paragleiterflügen (siehe § 51 LVR und die Anmerkungen hierzu). Die Sprechfunkverbindung muß spätestens im Zeitpunkt des Einfluges in das Flugbeschränkungsgebiet – bei Abflügen in diesem Gebiet spätestens bei Verlassen des Flugplatzverkehrs – bestehen, und zwar mit der FIC bzw. der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle.

Zum Ausdruck „aufgetragen“ siehe die diesbezüglichen Anmerkungen zur Begriffserläuterung der vorgeschriebenen Meldpunkte im § 2 LVR.

Punkt 6 (Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Neusiedlersee):

Abs. 2:

Bewilligungen gemäß Punkt 6 Abs. 2 des Anhanges F zu den LVR für die Durchführung etwa von **Schädlingsbekämpfungsflügen** können – entsprechend den Grundsätzen für die Erteilung von Tiefflugbewilligungen gemäß § 7 Abs. 5 LVR – nicht nur für Einzelfälle erteilt werden; gegebenenfalls können sie auch in einem mit erforderlichen Tiefflugbewilligungen erteilt werden.

Punkt 7 (Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Wien):

Nach erfolgter Festlegung der Sichtflugverfahren im Raume Wien dient das Flugbeschränkungsgebiet Wien nunmehr ausschließlich **Lärmschutzinteressen**; Sicherheitsinteressen, die sich auf den Flugverkehr beziehen, sind in den Verfahrensfestlegungen berücksichtigt, andere Sicherheitsinteressen sind allenfalls in konkreten Rechtsakten (z.B. Veranstaltungsbewilligungen) zu berücksichtigen; im übrigen wird schon aus Gründen der Systematik anzustreben sein, die Beschränkungen nur noch auf kraftangetriebene Luftfahrzeuge anzuwenden.

Abs. 1:

Wie bereits zu den früher geltenden Bestimmungen betreffend das Flugbeschränkungsgebiet Wien ausgeführt worden war, ist die jetzt im Punkt 7 Abs. 1 des Anhanges F zu den LVR enthaltene Aufzählung eine **taxive** (arg. „nur zulässig“). Hingegen ist die Aufzählung in der lit. d des Abs. 1 eine **demonstrative**; Sicherheitsinteressen können z.B. auch bei NVFR-Flügen oder Trainingsflügen maßgeblich sein. Im besonderen sind danach IFR-Trainingsanflüge zur Piste 12 des Flughafens Wien-Schwechat, jedoch nur in dem im Sicherheitsinteresse erforderlichen Umfang (und grundsätzlich nur in der Zeit von 0600 bis 2100 Uhr Ortszeit) zu dulden (Einschränkungsmöglichkeiten des bisherigen Umfanges sind ständig zu prüfen).

Bei Flügen im VFR-Flugkorridor (lit. ec) ist das linke (nördliche) Donauufer als Orientierungslinie anzusehen.

Bewilligungen zum Unterschreiten der Mindestflughöhe gemäß § 7 Abs. 1 LVR über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien gemäß § 7 Abs. 5 LVR können auch für Flüge im Sinne des Punktes 7, Abs. 1 lit. ed des Anhanges F in Betracht kommen (siehe besonders auch die Ausführungen im LVE zu § 7 LVR, Abs. 1, dritter Absatz!).

Abs. 3:

Zum Ausdruck „aufgetragen“ siehe die diesbezüglichen Anmerkungen zur Begriffserläuterung der vorgeschriebenen Meldpunkte im § 2 LVR.

Zum Anhang G zu den LVR (Übungs- und Erprobungsbereiche):

Im Anhang G der LVR werden Übungs- und Erprobungsbereiche grundsätzlich nur **festgelegt**; die sonst geltenden Bestimmungen über die Durchführung von Übungs- und Erprobungsflügen bleiben aufrecht.

Punkt 1 (Übungs- und Erprobungsflüge):

Besonders zu beachten ist, daß der Begriff des Erprobungsfluges im Punkt 1 Abs. 2 des Anhanges G zu den LVR auf die Zulassung des Luftfahrzeuges abgestellt ist.

Punkt 2 (Übungs- und Erprobungsbereiche):

Ist für eine Erprobung ein **größerer oder ein anderer Bereich** erforderlich, so bedarf es für derartige Erprobungsflüge ebenso einer Zwischenbewilligung nach § 20 LFG wie für Erprobungsflüge außerhalb von Erprobungsbereichen. Bis zu einer anderslautenden Regelung sind auch für Zwischenbewilligungen zur Erprobung die Grundsätze der in den Anmerkungen zu § 7 LFG bezeichneten Vorschriften maßgebend.

Außenlandeflächen für Fallschirmspringer sind als Zivilflugplätze im Sinne des Punktes 2 anzusehen; die Radien gemäß Abs. 3 sind hier auf den Zielkreis zu beziehen.

Hängegleiterbereiche siehe ÖNfL I-328, Pkt. 2.2.1.3.

Punkt 3 (Durchführung von Übungs- und Erprobungsflügen):

Weitere Bestimmungen über die Durchführung von Übungsflügen sind im § 14 der ZLPV, weitere Bestimmungen über die Durchführung von Erprobungsflügen in den in den Anmerkungen zu § 7 des LFG bezeichneten Vorschriften enthalten.

Punkt 4 (Meldungen über Erprobungsflüge):

Die Meldungen gemäß Punkt 4 des Anhanges G zu den LVR dienen zu den im Punkt 3 Abs. 1 und 3 dieses Anhanges umschriebenen Zwecken; demgemäß können gemäß Punkt 4 Abs. 3 allenfalls Meldungen an verschiedene Stellen – auch verschiedene ATC-Stellen – erforderlich sein (wobei aber etwa die Meldung an die ACC gegebenenfalls zweckmäßigerweise im Wege des TWR zu erfolgen hat).