

Abschnitt III (zu den LVR)

Bei Handhabung der Bestimmungen der Luftverkehrsregeln (LVR) ist zu beachten:

A. ALLGEMEINES

Mit den LVR wurden die Richtlinien und Empfehlungen des **Annex 2 zum AIZ** („Rules of the Air“) — unter Berücksichtigung anderer einschlägiger Richtlinien und Empfehlungen der ICAO, besonders unter Berücksichtigung von Bestimmungen des Annex 11 („Air Traffic Services“), des Dokumentes 4444-RAC/501 (vgl. auch Art. 12 des AIZ und die diesbezüglichen Anmerkungen zu § 1 Z. 2 der LVR) und des Dokumentes 8168-OPS/611 — entsprechend den Verpflichtungen auf Grund des AIZ (jeweils) in das innerstaatliche österreichische Recht übernommen.

Abweichungen wurden nach Möglichkeit vermieden. Vor allem wegen der Enge des österreichischen Luftraumes war es jedoch insbesondere erforderlich, in einzelnen Bestimmungen über die im Annex 2 aufgestellten Mindestforderungen hinauszugehen; weiters waren die internationalen Regelungen in manchen Punkten durch detaillierte Regelungen (soweit im Annex 2 nur ein Rahmen gegeben ist, wie z. B. für Kunstflüge, Schleppflüge, Fallschirmabsprünge u. dgl.) und durch Sonderregelungen (soweit im Annex 2 ausdrücklich keine Sonderbestimmungen enthalten sind, wie z. B. für Segelflüge, Freiballonfahrten, Militärflüge u. dgl.) zu ergänzen. Im übrigen wurde aber in den LVR sogar weitestgehend dem Aufbau des Annex 2 gefolgt. Abweichungen und Ergänzungen im Hinblick auf die Richtlinien und Empfehlungen im Annex 2, denen auch keine Bestimmungen in anderen ICAO-Dokumenten zugrunde liegen, wurden der ICAO gemäß Art. 38 des AIZ mitgeteilt; sie sind im RAC-Teil der AIP-Austria entsprechend publiziert bzw. zu publizieren.

Die Bestimmungen der LVR gelten — nach Maßgabe der Bestimmungen im § 1 der LVR — selbstverständlich primär, d. h. es kommt ihnen (auch soweit sie Abweichungen und Ergänzungen zu den Richtlinien und Empfehlungen der ICAO enthalten) absoluter Vorrang zu. In Zweifelsfällen (d. h. soweit der Sinn einzelner Bestimmungen aus den LVR selbst, aus den zugrunde liegenden Bestimmungen des LFG oder aus den Durchführungsvorschriften nicht eindeutig erkennbar sein sollte) können jedoch diese internationalen Regelungen — denen an sich keine unmittelbare Geltung zukommt, die aber als materielle Hauptquelle der LVR anzusehen sind — zur **Auslegung** herangezogen werden. Im übrigen ist das BAZ angewiesen, die jeweils geltenden Richtlinien, Empfehlungen und Verfahrensvorschriften der ICAO anzuwenden, soweit ihnen die positiven österreichischen Rechtsvorschriften nicht widersprechen.

Im allgemeinen ist noch besonders darauf hinzuweisen, daß die LVR (vor allem auch etwa gegenüber den bisher geltenden LVR) ein **absolutes Minimum** an im Sicherheitsinteresse unbedingt zu beachtenden Verkehrsregeln enthalten. Auf weitergehende Vorschriften (besonders auf Betriebsvorschriften, Sicherheitsvorschriften im alleinigen Interesse der beteiligten Luftfahrer u. dgl.) wurde — im Interesse einer

Vereinfachung der LVR und im Interesse einer möglichst weitgehenden Angleichung an die internationalen Vorschriften — in diesem Rahmen im wesentlichen verzichtet. Dies bedeutet jedoch lediglich, daß die Verletzung solcher (in den LVR selbst und in anderen innerstaatlichen Luftfahrtrechtsvorschriften nicht ausdrücklich vorgesehenen) Verhaltensmaßregeln nicht als bloße Ordnungswidrigkeit (also nicht im Verwaltungsstrafwege) zu ahnden ist. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit (besonders nach den Bestimmungen der §§ 80, 88 und 89 des StGB) und die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit (besonders auch nach den Bestimmungen der §§ 1295 ff. des ABGB) bestehen aber gegebenenfalls nichtsdestoweniger. Vgl. hierzu auch die Anmerkungen in LRP/afL 1969, S. 10 und 28.

Allgemein ist in diesem Zusammenhang schließlich noch zu bemerken, daß sich die LVR auf Verkehrsregeln für **Luftfahrzeuge** (siehe § 1 der LVR) beschränken, also nur die bei der Teilnahme am Luftverkehr mit Luftfahrzeugen zu beachtenden Verkehrsvorschriften und grundsätzlich keine Verkehrs- oder gar Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät (z. B. für Fesselballone, Flugmodelle, Drachen, Fallschirme u. dgl.) enthalten, bzw. nur, soweit dies zur Freihaltung des Flugraumes unvermeidbar erschien.

B. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN DER LVR

Zu § 1 der LVR (Geltungsbereich):

Z. 1:

Luftfahrzeuge im Sinne der LVR sind (nur) Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs. 1 des LFG einschließlich ihrer Ausrüstungen, nicht auch etwa (vgl. dagegen die Definition im Annex 2) Luftfahrgerät, das selbständig im Fluge verwendet werden kann.

Der verwendete Luftfahrzeugbegriff umfaßt sowohl Zivil- als auch Militärluftfahrzeuge, und zwar ohne Rücksicht auf ihre Nationalität (**Territorialitätsprinzip**); darüber hinaus sind ausländische Luftfahrzeuge im Inland — auf Grund der Lufthoheit — grundsätzlich auch allen anderen österreichischen Rechtsvorschriften unterworfen.

Z. 2:

Auf Luftfahrzeuge österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 des LFG) finden die LVR grundsätzlich ohne Rücksicht darauf Anwendung, wo sich diese Luftfahrzeuge befinden (also auch im Hoheitsgebiet fremder Staaten, über der Hohen See und in staatsfreiem Gebiet), soweit keine abweichenden nationalen oder internationalen Bestimmungen gelten (**Personalitätsprinzip**).

Mit den Bestimmungen des § 1 Z. 2 der LVR — im Zusammenhalt mit den Bestimmungen des § 3 Abs. 1 Z. 2, der §§ 5 und 69 Abs. 6 der LVR sowie der §§ 146 und 40 des LFG (§ 40 des LFG ist zweifellos ohne Rücksicht auf den Tatort der zu beurteilenden Handlungen anwendbar) — wäre für den Bereich der „Rules of the Air“ der völkerrechtlichen Verpflichtung gemäß Art. 12 des AIZ entsprochen, wonach der jeweilige Registerstaat des Luftfahrzeuges dafür zu sorgen hat,

daß mit den Luftfahrzeugen aller Vertragsstaaten die Luftverkehrsvorschriften des Bodenstaates bzw. — über der Hohen See — der bezeichneten Richtlinien der ICAO, und zwar ohne Abweichungen, eingehalten werden. Siehe jedoch § 75 der LVR und die Anmerkungen hiezu.

Bekanntlich hat der Rat der ICAO bei Annahme des Annex 2 im April 1948 und des Amendment 1 zu diesem Annex im November 1951 im Sinne des Art. 12 des AIZ festgestellt,

„that the Annex constitutes Rules relating to the flight and manoeuvre of aircraft within the meaning of Article 12 of the Convention. Over the high seas, therefore, these rules apply without exception.“

Von österreichischer Seite ist in diesem Zusammenhang nicht weiter zu prüfen, inwieweit die Annexes zum AIZ (vor allem der Annex 2), aber auch bestimmte zwischenstaatliche Vereinbarungen, wie vor allem das Abkommen zur Verhütung von Zusammenstößen auf Hoher See 1960 (BGBl. Nr. 380/1972), als allgemein gültiges Völkerrecht für die Hohe See angesehen werden können.

Ergänzend:

Für Luftfahrzeuge im Fluge (und zwar nicht nur im Fluge im Sinne des § 11 Abs. 3 des LFG, sondern für Luftfahrzeuge in der Luft schlechthin) oder auf den Manövrierflächen (Begriff: im § 2 der LVR) gelten die „**Allgemeinen LVR**“ (Abschnitt II der LVR) und gegebenenfalls die Vorschriften für „**kontrollierte Flüge**“ (Abschnitt III der LVR); für Luftfahrzeuge im Fluge **zusätzlich** entweder

- die „**Sichtflugregeln**“ (Abschnitt IV der LVR) oder
- die „**Instrumentenflugregeln**“ (Abschnitt V der LVR)

und gegebenenfalls die Sonderbestimmungen für bestimmte Luftfahrzeugarten (Abschnitt VI der LVR für Segelflüge, Hänge- und Paragleiterflüge, Abschnitt VII der LVR für Fallschirmabsprünge bzw. Freiballonfahrten) bzw. Militärflüge (Abschnitt VIII der LVR). In für bestimmte Zwecke festgelegten Lufträumen — wie Überwachten Lufträumen, Luftraumbeschränkungsgebieten, Ausnahmebereichen, Übungs- und Erprobungsbereichen, Flugplatzverkehrszonen — gelten die LVR mit den für diese Lufträume allenfalls festgelegten Sonderbestimmungen.

Maßgebend für die Wahl der Sichtflugregeln (VFR) oder der Instrumentenflugregeln (IFR) sind die gegebenen Wetterverhältnisse. Bei Sichtflugwetterbedingungen (VMC) kann der Pilot (Note im Annex 2 zu 2.2.) grundsätzlich selbst entscheiden, ob er nach den VFR oder nach den IFR fliegen will (so weit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist; vgl. z. B. § 42 Abs. 2 oder § 45 Abs. 3 der LVR). Unter Instrumentenflugwetterbedingungen (IMC) ist grundsätzlich nach den IFR zu fliegen; Ausnahmen siehe §§ 44 (sowie 41 Abs. 3 und 4 sowie 63), 55 und 65 der LVR; vgl. auch § 72 der LVR.

Zu § 2 der LVR (Begriffserläuterungen):

Z. 2 (Ausweichflugplätze):

(Ein) Ausweichflugplatz kann auch der Abflugplatz sein.

Z. 3 (Betrieb von Luftfahrzeugen):

Wann ein Luftfahrzeug als „im Fluge“ befindlich gilt, ergibt sich aus § 11 Abs. 3 des LFG.

Z. 4 (Bodensicht):

Ist in der letzten Flugplatz-Wettermeldung eine (von der allgemeinen Bodensicht abweichende) **bessere Bodensicht in eine bestimmte Windrichtung** angegeben, so ist für Abflüge in diese Richtung diese bessere Bodensicht maßgebend. Beträgt danach die bessere Bodensicht in eine bestimmte Richtung mindestens 8 km, dann ist für Abflüge innerhalb einer CTR in diese Richtung auch keine Freigabe (nach § 41 Abs. 3 der LVR) erforderlich. Die bessere Bodensicht in eine bestimmte Richtung kann auch für Anflüge in diese Richtung oder aus dieser Richtung ausgenützt werden, wenn nach den Umständen keine Sicherheitsgefährdung (z. B. wegen Nebelfeldern) zu befürchten ist.

Z. 5 (Erdsicht): Siehe zu § 45 Abs. 1 der LVR.

Z. 6 (Flugbesatzungsmitglieder):

Diese Begriffsbestimmung ist (vor allem mit Rücksicht auf die Bestimmungen im § 3 der LVR) bewußt auf die **tatsächliche Tätigkeit** abgestellt und nicht nur auf im Sinne der Luftfahrt-Personalvorschriften befugte Flugbesatzungsmitglieder.

Vom Begriff der Flugbesatzung (tatsächliche Besatzung) ist der Begriff der **Mindestbesatzung** (im Sinne der Luftfahrzeug-Betriebsvorschriften) zu unterscheiden.

Z. 7 (Flugflächen):

Ein (nach der ICAO-Standardatmosphäre geeichter) barometrischer **Höhenmesser zeigt an:**

- bei „**QNH**“-Einstellung: die Höhe über NN;
- bei „**QFE**“-Einstellung: die Höhe über dem QFE-Bezugspunkt;
- bei **Standard**-(1013,2 mb-) Einstellung: Flugflächen.

Soweit Flugflächen zu verwenden sind (§ 8 lit. a, §§ 43 und 49 der LVR), muß der Höhenmesser jedenfalls auf den Standardwert (1013,2 mb) eingestellt sein.

Unterhalb der im § 43 der LVR bezeichneten Höhen empfiehlt sich bei VFR-Flügen (auch außerhalb des Flugplatzverkehrs also) die Einstellung des Höhenmessers auf den örtlichen QNH-Wert (den QNH-Wert des nächstgelegenen Flugplatzes — und nicht etwa auf den QFE-Wert des Abflugplatzes).

Z. 9 (Flugplan):

Vgl. die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „IFR-Flüge“ im § 2 der LVR.

Z. 10 (Flugplätze):

Der Flugplatzbegriff der LVR stimmt mit dem **Flugplatzbegriff des § 58 des LFG** nicht überein; er ist insofern enger, als die Flächen nur teilweise für die bezeichneten Zwecke vorgesehen sein müssen (ein Flugplatz im Sinne des

LFG ist also nur insoweit Flugplatz im Sinne der LVR, als er für die bezeichneten Zwecke vorgesehen ist, d. h. er muß nicht die gesamte als Flugplatz gewidmete Fläche umfassen); und er ist insofern weiter, als er nicht auf die Widmung abgestellt ist und daher auch **Außenlandeplätze und Außenabflugplätze** umfaßt, soweit sie (wenn auch nur im Einzelfall) für die bezeichneten Zwecke „vorgesehen sind“; zu beachten ist, daß im § 7 Abs. 3 lit. b der LVR ausdrücklich auf die Flugplatzdefinition des § 58 des LFG verwiesen wird, anders dagegen im § 7 Abs. 3 lit. c der LVR!

Z. 11 (Flugplatzverkehr):

Der in den LVR gelegentlich gebrauchte Ausdruck „**Flugplatznähe**“ entspricht nicht dem hier mit Hilfe der Platzrunde umschriebenen Bereich; dieser Ausdruck wird vielmehr als allgemeiner — nicht definierter — Ausdruck verwendet.

Z. 15 (Flugstatus):

Gründe für eine besondere Behandlung können z. B. Krankentransporte, Sondermissionen, Rettungsflüge, Flüge im öffentlichen Interesse (wie Einsatzflüge, Funkvermessungsflüge, Messungsflüge, Flüge zur Beförderung von Staatsoberhäuptern u. ä.) u. dgl. sein. Die besondere Behandlung muß sich nicht auf eine bevorzugte Freigabe (§ 36 Abs. 5 der LVR) beschränken, sondern kann sich auch auf jede andere Tätigkeit von Flugverkehrsdienststellen beziehen, vor allem auch schon auf Tätigkeiten vor dem Abflug (z. B. zur Vermeidung von Wartezeiten bei der Flugplanabgabe).

Z. 17 (Freigaben):

Der in den LVR verwendete Begriff der „**Sicherheit der Luftfahrt**“ umfaßt in erster Linie die Sicherheit von Luftfahrzeugen und deren Insassen, in zweiter Linie aber auch die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde; er ist also weit auszulegen.

Flüge oder Luftfahrzeugmanöver, für die nach den LVR eine Freigabe erforderlich ist, sind bei **Ausfall der Flugverkehrskontrolle** unzulässig.

Zum **Rechtscharakter der Freigabe** vgl. den Berufungsbescheid der OZB vom 5/7 1962, Zl. 37.223/2-I/7-1962:

Der Freigabe und der Freigabeverweigerung (dasselbe gilt für ähnliche Akte der Flugverkehrskontrolle, wie etwa „Zustimmungen“ u. dgl.) fehlt ein wesentliches Charakteristikum des Bescheides, und zwar der Rechtskraftwille.

Zum Inhalt des Freigabebegriffes siehe § 36 der LVR.

Wesentlich ist, daß das Schwergewicht des Freigabebegriffes auf der Zustimmung zum Vorhaben der Luftfahrzeugführung liegt (anordnende Freigaben können — als abgekürzte Form des Vorganges „Versagen der beantragten Freigabe unter gleichzeitiger Mitteilung, welche Freigabe bei Antragstellung erteilt werden könnte“ usw. — somit auch als Zustimmung — angesehen werden). Anders als in den früher geltenden LVR wird in den LVR 1967 deutlich zwischen den „eigentlichen“ Aufgaben der Flugsicherung (Beratung, Unterstützung der Luftfahrzeugführung und Verkehrsleitung) — die im wesentlichen ohne Zwangsanwendung versehen werden — und allfälligen behördlichen Zwangsbefugnissen unterschieden.

Z. 23 (Höhe über Grund = über GND):

Soweit in den LVR der Ausdruck „Höhe“ ohne Zusatz verwendet wird, ist die Höhe über Grund gemeint.

Durch die Worte „**gemessen von der Erdoberfläche**“ wird zum Ausdruck gebracht, daß unter „Höhe über Grund“ einerseits die Höhe über Grund oder Wasser zu verstehen ist, und andererseits nicht vom „Grund“ weg, sondern eben von der Erdoberfläche, also gegebenenfalls von mit dem Boden verbundenen Gegenständen (Hindernissen) zu messen ist.

Z. 24 (IFR-Flüge):

„**Flüge**“ in diesem Sinne sind sowohl Flüge vom Abflug bis zur (ersten) Landung (gesamte Flüge), als auch Teile von solchen (gesamten Flügen).

Von den Flügen nach den IFR (IFR-Flüge) sind **Flüge nach Instrumenten** zu unterscheiden (vgl. hiezu vor allem auch die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „Instrumenten-Übungsflüge“ im § 2 der LVR). **Instrumentenverfahren** können sowohl unter IMC als auch unter VMC und sowohl nach den IFR als auch nach den VFR geflogen werden.

Z. 25 (Instrumentenflug-Wetterbedingungen — IMC):

Die **Sichtflug-Wetterminima** (vgl. auch die Begriffserläuterungen im § 2 der LVR) sind im § 41 der LVR festgelegt.

Z. 26 (Instrumenten-Übungsflüge):

Instrumentenflugbedingungen — nicht zu verwechseln mit „Instrumentenflug-Wetterbedingungen“ — sind Bedingungen während des Fluges, bei denen eine gewünschte Fluglage ohne Auswertung der Anzeige(n) eines oder mehrerer Flugüberwachungsinstrumente(s) nicht herbeigeführt oder beibehalten werden kann. Solche Instrumentenflugbedingungen werden vom Piloten angenommen („simuliert“), indem er etwa freiwillig seine Sicht nach außen beschränkt (durch besondere Vorrichtungen, wie etwa einen Vorhang oder eine Instrumentenflugbrille) oder (ohne eine solche Vorrichtung) als beschränkt annimmt (also einfach auf das Hinaussehen verzichtet), um das Luftfahrzeug zu Übungszwecken ausschließlich nach Instrumentenanzeigen zu führen.

Damit ist ihm aber die Befolgung der Vorschriften zur Vermeidung von Zusammenstößen (§§ 11 ff. der LVR) nicht möglich; deshalb muß ein Sicherheitspilot (siehe die Begriffserläuterung im § 2 der LVR und die Anmerkungen hiezu) — und allenfalls eine weitere Person — für ihn die Beobachtung des Luftraumes übernehmen.

Bei Instrumenten-Übungsflügen wird also das **Fliegen nach Instrumenten geübt** (z. B. Kurven, Steigen, Sinken, Höhehalten, Kurshalten, und zwar jeweils nach Instrumenten), **nicht** das Fliegen nach den Instrumentenflugregeln; nicht notwendigerweise werden dabei auch Instrumenten-(Abflug-, Strecken- oder Anflug-) Verfahren geübt. Instrumenten-Übungsflüge können sowohl nach den VFR als auch nach den IFR durchgeführt werden und sowohl unter VMC als auch unter IMC. Vorschriften für Instrumenten-Übungsflüge sind im § 18 der LVR (unter den Bestimmungen über die Vermeidung von Zusammenstößen!) enthalten. Hinsichtlich des Sicherheitspiloten wurde bereits auf die Begriffserläuterung im § 2 der LVR und die Anmerkungen hiezu hingewiesen.

Z. 28 (Kontrollierte Flüge):

Zum **Begriff der Flüge** in diesem Sinne siehe die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „IFR-Flüge“ im § 2 der LVR (z.B. ist der Teil eines ansonsten nicht kontrollierten Fluges, der im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes durchgeführt wird, ein kontrollierter Flug; keineswegs ist aber deshalb der gesamte Flug – vom Abflug bis zur Landung – ein kontrollierter Flug!).

Ob ein kontrollierter Flug vorliegt, hängt davon ab, ob für den Flug Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird. Flugverkehrskontrolldienst wird gemäß § 68 Abs. 2 der LVR ausgeübt:

- für IFR-Flüge, Sonder-Sichtflüge, Nacht-Sichtflüge und sonstige kontrollierte Sichtflüge innerhalb überwachter Lufträume (soweit die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle IFR-Flüge oder Nacht-Sichtflüge mit Rücksicht auf die Sicherheit der Flugdurchführung im Einzelfall außerhalb überwachter Lufträume zugelassen – beziehungsweise angeordnet – hat, auch für diese Flüge) sowie
- für alle Flüge im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze.

Da andere Flüge nach der Begriffsbestimmung in den LVR keine kontrollierten Flüge sein können, ist damit eine – sich teilweise überschneidende – erschöpfende Aufzählung der kontrollierten Flüge gegeben. Noch nicht wäre damit aber völlig eindeutig bestimmt, daß die bezeichneten Flüge nur als kontrollierte Flüge zulässig sind. Welche Flüge **nur als kontrollierte Flüge zulässig** sind, wurde daher in den LVR (§ 47 Abs. 1, § 44 Abs. 1, § 45 Abs. 1 und § 19 Abs 2 der LVR) noch ausdrücklich festgelegt. Es sind dies grundsätzlich IFR-Flüge, Sonder-Sichtflüge, Nacht-Sichtflüge und alle Flüge im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze. Abgesehen von den Sonderbestimmungen für Segel- und Hängegleiterflüge, Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten (siehe unten) sind IFR-Flüge, Sonder-Sichtflüge und Flüge im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze ausnahmslos nur als kontrollierte Flüge zulässig, und gelten für Nacht-Sichtflüge die Ausnahmen (§ 45 Abs. 1 und 4 bzw. § 64 der LVR, siehe auch die Anmerkungen zu diesen Bestimmungen), daß solche Flüge als nichtkontrollierte Flüge zulässig sind:

- (mit allen Luftfahrzeugen) im Flugplatzverkehr nichtkontrollierter Flugplätze, bzw.
- mit Hubschraubern außerhalb überwachter Lufträume zur Durchführung von Ambulanz- und Rettungsflügen, bzw.
- mit Militärluftfahrzeugen außerhalb überwachter Lufträume.

Nach den **Sonderbestimmungen** im § 51, § 57 Abs. 1 und § 58 Abs. 1 der LVR, finden die Bestimmungen über kontrollierte Flüge auf **Segel- und Hängegleiterflüge, auf Fallschirmabsprünge und auf Freiballonfahrten** keine Anwendung. Solche

Flüge können also nie „kontrollierte Flüge“ sein (auch dann nicht, wenn sie nach Sonderbestimmungen als Flüge zulässig sein sollten, für die – ansonsten – gemäß § 68 Abs. 2 der LVR „Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird“: für diese Flüge wird aber kein Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt, weil die Bestimmungen der LVR über kontrollierte Flüge hier einfach nicht passen). Segel- und Hängegleiterflüge, Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten nach den IFR oder unter Sonder-Sichtflugbedingungen oder bei Nacht oder im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze sind **grundsätzlich** unzulässig (was in den LVR allerdings nicht ausdrücklich festgelegt wird). Soweit solche Flüge aber nach Ausnahmeregelungen im Verkehr von kontrollierten Flugplätzen zulässig sind, ist ihre Absonderung vom kontrollierten Luftverkehr im Flugplatzverkehr bzw. unter Sonder-Sichtflugbedingungen möglich: der Flugverkehrskontrolldienst auf kontrollierten Flugplätzen muß sich nicht auf den gesamten Luftverkehr erstrecken; d.h. daß z.B. auf einem Flugplatz Segelflugbetrieb (räumlich abgegrenzt vom kontrollierten Flugplatzverkehr) durchgeführt werden kann, der selbst nicht „kontrolliert“ wird; nichtsdestoweniger sind in einem solchen Falle Anordnungen für den Segelflugbetrieb zulässig (und zwar vor allem insoweit, als sie für den kontrollierten Flugplatzverkehr erforderlich sind). Unter „Segelflugbetrieb“ kann in diesem Zusammenhang aus praktischen Gründen auch der gesamte Segelschleppflugbetrieb verstanden werden. Für Flüge außerhalb des Verkehrs von kontrollierten Flugplätzen kommen hier nur die Ausnahmeregelungen für unkontrollierte Nacht-Sichtflüge im Flugplatzverkehr nichtkontrollierter Flugplätze (und zwar nur für Segelflüge oder Freiballonfahrten; Hängegleiterflüge sind im Flugplatzverkehr unzulässig) in Betracht. Für diese Fälle ist mit den Bestimmungen in den §§ 54 bzw. 58 der LVR vorgesorgt. Danach kann der Nacht-Flugplatzverkehr eines nichtkontrollierten Flugplatzes räumlich vom übrigen (kontrollierten) Luftverkehr abgegrenzt werden. Nacht-Sichtüberlandflüge (außer gemäß § 45 Abs. 1 und 4 LVR – siehe oben) sind jedenfalls nur als kontrollierte Flüge und grundsätzlich nur in überwachten Lufträumen zulässig, also nicht etwa mit Segelflugzeugen oder Hängegleitern (Ausnahme für Freiballone siehe § 58 Abs. 5 der LVR).

Z 29 (Kontrollierte Flugplätze):

Der **Flugverkehrskontrolldienst** (§§ 68 ff. der LVR) für einen kontrollierten Flugplatz muß sich nicht auf den gesamten Flugplatz und auch nicht auf den gesamten Flugplatzverkehr erstrecken (arg. „soweit“) – d.h., daß z.B. auf einem Flugplatz insbesondere etwa Schulbetrieb oder Segelflugbetrieb (räumlich abgegrenzt vom übrigen Flugplatzverkehr) durchgeführt werden kann, der selbst nicht kontrolliert wird; nichtsdestoweniger sind in einem solchen Falle Anordnungen für den Schulbetrieb bzw. Segelflugbetrieb möglich, und zwar insoweit, als sie „für den“ (übrigen) Flugplatzverkehr erforderlich sind. Aus demselben Grunde sind im übrigen Freigaben, Anordnungen und Bestimmungen auch z.B. für Luftfahrzeuge auf Abstellflächen, außerhalb der Platzrunde im Fluge usw. möglich. Siehe auch die Anmerkungen zu § 69 Abs. 4 der LVR.

Außerhalb der Dienstzeiten der Flugsicherung oder bei Ausfall der Flugsicherung ist ein sonst kontrollierter Flugplatz (wie sich gleichfalls aus dem Wort „soweit“ ergibt) unkontrolliert.

Z. 32 (Kurs über Grund):

Wenn in den LVR der Ausdruck „Kurs“ ohne nähere Bezeichnung verwendet wird, so ist normalerweise der „Kurs über Grund“ gemeint; aus dem Zusammenhang kann sich aber ergeben, daß der Ausdruck „Kurs“ in allgemeiner Bedeutung verwendet wird, d. h. (z. B. bei „kreuzenden Kursen“ in § 14 und 17 Abs. 2 LVR) daß es unerheblich ist, welcher Kurs gemeint ist.

Maßgebend ist für die Richtungsbestimmung in der Luftfahrt die **360-Grad-Kompaßrose**.

Z. 34 (Lufttraumbeschränkungsgebiete):

Luftsperrgebiete (§ 4 Abs. 1 lit. a LFG) auf Dauer sind zur Zeit keine, Flugbeschränkungsgebiete (§ 4 Abs. 1 lit. b LFG) auf Dauer sind im Anhang F zu den LVR festgesetzt; Gefahrengebiete (§ 4 Abs. 1 lit. c LFG) werden gemäß § 6 Abs. 4 LFG nicht im BGBl., sondern in luftfahrtüblicher Weise verlautbart. Der Ein- oder Durchflug stellt bei Gefahrengebieten zwar formell keine Verwaltungsübertretung dar; es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die **Nichtbeachtung von Gefahrengebieten**, besonders von militärischen Schießübungsgebieten, im Hinblick auf die eminente Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt in jedem Falle die **f a c h l i c h e B e f ä h i g u n g** bzw. **V e r l ä ß l i c h k e i t** des Piloten in Zweifel stellt!

Z. 36 (Manövrierflächen):

Der Begriffsbestimmung in den LVR zufolge gehören zu den Manövrierflächen nicht etwa alle Teile von Flugplätzen (siehe auch die Anmerkung zur Begriffserläuterung „Flugplätze“ im § 2 LVR), die für die umschriebenen Zwecke „bestimmt sind“ (das wären z.B. auch unbenützbare Pisten und Rollwege), sondern nur (benützbare) Pisten, Rollwege und (auf Wasserflugplätzen) Fahrinnen sowie sonstige Bewegungsflächen (§§ 32 ff. ZFV 1972). **Abstellflächen** gehören zwar zu den Bewegungsflächen (§ 1 ZFV 1972), nicht aber zu den Manövrierflächen. Die Abgrenzung ist vor allem für die Umschreibung der Aufgaben der Flugverkehrskontrolle (§ 68 LVR) von entscheidender Bedeutung.

Z. 38 (Meldestellen für Flugverkehrsdienste):

Eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste befindet sich jedenfalls auf jedem **kontrollierten Flugplatz** (Begriff: im § 2 LVR), und zwar ist hier (normalerweise) die Flugberatungsstelle Meldestelle.

Z. 40 (Nacht):

Die genauen Begrenzungszeitpunkte (für die österreichischen Flughäfen) sind im GEN-Teil der AIP-Austria veröffentlicht.

Bei **Gegenüberstellung der Begriffsbestimmung der „Nacht“ im § 2 LVR und der Begriffsbestimmung des „Tages“ im § 3 Abs. 4 ZLPV** scheint sich ein Widerspruch zu ergeben. Die Verschiedenheit dieser Regelungen ist jedoch begründet:

Innerhalb der Überschneidungszeiträume (noch Tag im Sinne der ZLPV — schon Nacht im Sinne der LVR) durchgeführte Nachtflüge im Sinne der LVR sollen nicht für Nacht-Flugstundennachweise gemäß der ZLPV anrechenbar sein (weil sonst die nach der ZLPV erforderlichen Nacht-Flugstunden auch — womöglich ausschließlich — in der Dämmerung geflogen werden könnten und der Bewerber demnach gar keine wirkliche Nachtflugerfahrung haben müßte!). Allerdings er-

gibt sich aus der ZLPV weiters, daß Piloten mit der bloßen Grundberechtigung (für Privatpiloten, Segelflieger usw.) an sich berechtigt erscheinen, innerhalb der bezeichneten Überschneidungszeiträume Nacht-Sichtflüge durchzuführen (also ohne hierzu einer Nacht-Sichtflugberechtigung zu bedürfen). Da nun aber nach den LVR Flüge in diesen Überschneidungszeiträumen — unbeschadet der sonstigen Allgemeinen LVR und der VFR — nur Piloten gestattet sind, die eine gültige Sicht-Nachtflugberechtigung haben bzw. einen Ausbildungsflug als Alleinflug durchführen (§ 3 Abs. 1 LVR), genügt eben diese „Berechtigung“ nach der ZLPV noch nicht. Die Frage, ob ein Flug noch als Sichtflug bei Tag oder nur noch als Nacht-Sichtflug durchgeführt werden darf, richtet sich somit in Österreich **ausschließlich** nach den Bestimmungen der LVR.

Die im § 3 ZLPV umschriebenen Pilotenberechtigungen kämen in den bezeichneten Überschneidungszeiträumen nur dann zum Tragen, wenn im Geltungsbereich von Luftverkehrsregeln geflogen würde, in denen die Begriffe „Tag“ und „Nacht“ den Bestimmungen im § 3 Abs. 4 ZLPV entsprechen (also etwa, wenn in einem fremden Staat eine solche Regelung bestünde).

Hinsichtlich des **Flugstundennachweises** siehe die Anmerkungen zu § 3 Abs. 4 ZLPV im ZPE in der jeweils geltenden Fassung.

Z. 41 (Nacht-Sichtflüge):

Zum Begriff der „Flüge“ in diesem Sinne siehe die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „IFR-Flüge“ im § 2 LVR.

Nacht-Sichtflüge sind grundsätzlich nur als **kontrollierte Flüge** (Begriff: im § 2 LVR) zulässig; bezüglich Ausnahmen siehe die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „kontrollierte Flüge“ im § 2 LVR.

Z. 43 (niedrigste benützbare Flugflächen):

Die niedrigsten benützbaren Flugflächen werden von der ACC jeweils — auf Grund der Temperatur- und Luftdruckwerte sowie im Hinblick auf die Hindernisfreiheit auf den betreffenden ATS-Strecken (also in bezug auf die IFR-Mindestreife Flughöhen) — **bestimmt**.

Z. 45 (Platzrunden):

Die Begriffserläuterung „Platzrunden“ enthält insofern bereits eine **Anordnung**, als danach mit Luftfahrzeugen in „**Flugplatznähe**“ (siehe zu diesem Begriff die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „Flugplatzverkehr“ im § 2 LVR; der Begriff der Flugplatznähe in der Begriffserläuterung der Platzrunden kann nicht im Sinne der „vicinity of an aerodrome“ entsprechend der Note zur Aerodrome-traffic-Definition im Annex 2 verstanden werden) die Platzrunden einzuhalten sind; andere Flüge im Platzrundenbereich sind demnach grundsätzlich unzulässig.

Der Begriff der Platzrunde umfaßt gegebenenfalls auch die „**Abbrechplatzrunde**“, d. i. ein für Militärflugzeuge vorgesehenes Landeverfahren unter VMC, bei dem vor dem Landeanflug eine verkürzte Platzrunde geflogen wird (welche der Auflösung eines militärischen Verbandes dient, um bei schnellen Militärflugzeugen unmittelbar vor der Landung die Geschwindigkeit den Erfordernissen anpassen zu können).

Z. 49 (Sicherheitspilot):

Wer bei einem Instrumenten-Übungsflug **verantwortlicher Pilot** ist, richtet sich nach den allgemeinen Vorschriften (§ 125 LFG; Begriffserläuterung „verantwortlicher Pilot“ im § 2 LVR); der Sicherheitspilot muß bei Instrumenten-Übungsflügen keineswegs verantwortlicher Pilot sein. Der Ausdruck „Pilot“ in der Begriffsumschreibung „Sicherheitspilot“ ist somit nicht im Sinne der Begriffserläuterung „Pilot“ des § 2 LVR zu verstehen (vgl. den Einleitungssatz zu § 2 LVR).

Begriffserläuterung „**Instrumenten-Übungsflug**“: im § 2 LVR; vgl. auch die Anmerkungen hiezu; Vorschriften für Instrumenten-Übungsflüge sind im § 18 LVR enthalten.

Z. 51 (VFR-Flüge):

Zum Begriff der „**Flüge**“ in diesem Sinne siehe die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „IFR-Flüge“ im § 2 LVR.

Z. 52 (Sichtflug-Wetterbedingungen — VMC):

Die **Sichtflug-Wetterminima** sind im § 41 LVR festgelegt.

Z. 53 (Sonder-Sichtflüge):

Sichtflug-Wetterminima siehe § 41 LVR.

Zum Wesen der Sonder-Sichtflüge gehört (vgl. die Definition im Annex 2), daß es sich um — von der ATC bewilligte — Flüge **innerhalb von Kontrollzonen** (§ 44 Abs. 1 Z. 1 LVR; zur Begriffserläuterung „Kontrollzone“ siehe im § 2 LVR) handelt. Sonder-Sichtflüge sind — selbstverständlich — VFR-Flüge, da sie nach den VFR durchgeführt werden.

Z. 55 (Übergangshöhen):

Zum Ausdruck „**Flugplatznähe**“ siehe die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „**Flugplatzverkehr**“ im § 2 LVR.

Die Übergangshöhen für die **österreichischen Verkehrsflughäfen** werden in der AIP-Austria veröffentlicht.

Z. 56 (Überholen):

In bezug auf ein zu überholendes Motorflugzeug befindet sich demnach das überholende Luftfahrzeug in einer solchen Position, daß sein Pilot von den Positionslichtern (des zu überholenden Motorflugzeuges) weder das Backbordlicht noch das Steuerbordlicht sehen kann.

Z. 58 (verantwortlicher Pilot):

(Verantwortlicher) Pilot im Sinne der LVR ist nicht nur der zur Durchführung des Fluges nach den Luftfahrt-Personalvorschriften befugte Pilot, sondern jede Person, die — befugt oder auch unbefugt — **tatsächlich ein Luftfahrzeug führt**.

Bei Rollbewegungen bzw. — auf dem Wasser — **Fahrbewegungen** gilt der Rollberechtigte bzw. der das Luftfahrzeug **tatsächlich Führende** als verantwortlicher Pilot.

Z. 59 (Verbandsflüge):

Der **Verbandsflugbegriff** gilt sowohl für zivile als auch für militärische **Verbandsflüge** (hinsichtlich verbandsähnlicher Militärflüge — Flüge mit „aufeinander abgestimmten Flugbewegungen“ — vgl. die Sonderbestimmungen im § 61 Abs. 1 LVR).

Gemäß § 11 Abs. 2 LVR sind **Verbandsflüge** nur nach vorheriger **Abprache** zwischen den beteiligten Piloten zulässig; die **Abprache** ist sinnvollerweise kein Begriffsmerkmal des **Verbandsfluges**, sondern eine rechtliche Voraussetzung rechtmäßiger **Verbandsflüge**; d.h. **Verbandsflüge** ohne vorherige **Abprache** fallen unter den Begriff der **Verbandsflüge** — solche Flüge sind aber verboten.

Flüge, bei denen zwar alle übrigen **Verbandsflugmerkmale** zutreffen, der **Abstand** zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen jedoch mehr als 150 m beträgt, gelten — ebensowenig wie Flüge zweier oder mehrerer **Militärluftfahrzeuge** mit aufeinander abgestimmten **Flugbewegungen** anderer Art (vgl. § 61 Abs. 2 LVR) — nicht als **Verbandsflüge** im Sinne der LVR; siehe jedoch hinsichtlich der allfälligen gemeinsamen **Abgabe von Flugplänen** auch für derartige Flüge die Anmerkungen zu § 24 LVR.

Z. 59a (Voraussichtliche Abblockzeit):

Mit dem Wort **Abflug** („departure“) im Annex 2 ist **klargestellt**, daß gegebenenfalls mit dem Beginn der Rollbewegung auf der **Abstellfläche** „abgeblockt“ wird.

Z. 59b (Voraussichtliche Gesamtflugdauer):

Unter „**Erreichen**“ ist im Sinne der Definition der „total estimated elapsed time“ im Annex 2 die „**Ankunft** über dem **Zielflugplatz**“ zu verstehen (nicht „auf“ dem **Zielflugplatz**, da ja nicht **einkalkulierbar** ist, wann die **Landefreigabe** erteilt werden kann).

Z. 60 (voraussichtlicher Anflugzeitpunkt):

Der **Zeitpunkt**, zu dem mit einem ankommenden **Luftfahrzeug** der **Wartepunkt** **tatsächlich** verlassen wird, richtet sich nach der **Anflugfreigabe**.

Z. 61 (vorgeschriebene Meldepunkte):

Zu dem hier — wie auch in anderen Bestimmungen der LVR (vgl. etwa § 6 Abs. 2, § 19 Abs. 1, § 26 Abs. 2, § 38 Abs. 1, § 44 Abs. 2 usw. LVR) — verwendeten Ausdruck „**aufgetragen**“ ist festzuhalten, daß **vorgeschriebene Meldepunkte** (Verfahren usw.) **rechtlich gesehen** jedenfalls im Einzelfall **aufgetragen** werden (und zwar mit Rücksicht auf die Erfordernisse der **Sicherheit der Luftfahrt**). Die (aus Vereinfachungsgründen, und zwar in der AIP oder sonst „in der in der Luftfahrt üblichen Weise“, etwa in NOTAM) „**allgemein aufgetragenen Meldepunkte**“ (Verfahren usw.) gelten — ohne daß dies ausdrücklich gesagt werden müßte — als im Einzelfall **aufgetragen**; jedoch eben nur, sofern im Einzelfall nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird.

Zu § 3 LVR (Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät):**Abs. 1:**

Die Luftfahrzeughalter haben — schon im eigenen Interesse — auf die Eignung der Flugbesatzungsmitglieder Bedacht zu nehmen (FUK)* und — auch soweit dies nicht (wie vor allem bei Luftbeförderungsunternehmen) ausdrücklich vorgeschrieben ist — die Befähigung für den vorgesehenen Flug, mit Rücksicht auf alle in Betracht kommenden Umstände, zu berücksichtigen (FUK); gegebenenfalls ist auf die Bestimmungen des § 3 der LVR hinzuweisen; im Zweifel ist — schon aus haftungsrechtlichen Gründen — zu empfehlen, daß sich die Luftfahrzeughalter jedenfalls vom Vorliegen der im § 3 Abs. 1 Z. 1 LVR geforderten Voraussetzungen überzeugen.

Auf die **Gefahren von Trainingsmängeln** ist — vor allem von Sportfliegern vor Beginn der Flugsaison etwa — besonders Bedacht zu nehmen: z. B. sollten größere Flugvorhaben nach längeren Trainingspausen auf leicht zu fliegenden Luftfahrzeugen durchgeführt werden; weiters sollte allgemein auf ein entsprechendes Typentraining geachtet werden (FUK). Hervorzuheben ist auch die Zweckmäßigkeit gelegentlicher Gefahreineinweisungswiederholungen (FUK).

Ausländische Piloten ohne diesbezügliche Ausbildung bzw. Erfahrung sind von den Abfertigungsstellen bei jeder entsprechenden Gelegenheit nachdrücklich auf die besonderen Gefahren des Fliegens in den Alpen hinzuweisen; soweit es sich um Motorflugzeugpiloten handelt, ist ihnen eindringlich die Durchführung eines **Alpeneinweisungsfluges** mit einem Fluglehrer oder — allenfalls — einem entsprechend befähigten Piloten nahezu legen; bezüglich Höhensegelflüge siehe auch die Anmerkungen zu § 56 Abs. 1 LVR.

Flugvorbereitung siehe § 5 LVR. Die betriebliche Flugvorbereitung hat auf Grund der Betriebsvorschriften (Betriebsanweisungen, Flughandbücher, Betriebshandbücher; vgl. besonders auch Annex 6) zu erfolgen (Verwendungsarten, Betriebssicherheitsgrenzen, Geräteanzeige, Startklarheit des Luftfahrzeuges und Betriebsklarheit der Funk- und sonstigen Ausrüstung, Ladeplan, Mindestbesatzung usw.). Reicht das Studium etwa der Betriebsvorschriften nicht aus, dann muß sich der Pilot zusätzlich auf andere Weise (z. B. durch Besprechung mit Fluglehrern oder erfahrenen Piloten) entsprechend vertraut machen (FUK).

Abs. 2:

Im § 3 Abs. 2 LVR ist **jede Beeinträchtigung** erfaßt, auch wenn sie nur als vorübergehend anzusehen ist und auch dann, wenn sie die Ausübung der Tätigkeit unter normalen Umständen nicht behindert; somit ergibt sich daraus vor allem etwa ein absolutes Alkohol-, Drogen- und Suchtgiftverbot, da auch kleinste Alkohol-, Drogen- oder Suchtgiftmengen gegebenenfalls zu Beeinträchtigungen führen können. Besonders bei größeren Flugvorhaben ist auf eine einwandfreie körperliche Verfassung (einschließlich entsprechender Nahrungsaufnahme, genügend Schlaf usw.) zu achten (FUK).

* FUK = Flugunfallskommission (s-Vorschlag)

Aus Sicherheitsgründen werden grundsätzlich — außer in Not- oder anderen Ausnahmefällen — auch keine Personen befördert werden dürfen (vgl. § 134 Abs. 1 LFG), die unter Alkohol- oder Suchtgifteinwirkung stehen.

Erkennbare Gefährdungen — besonders kommen Alkoholisierungen in Betracht — können zu unmittelbaren Zwangsmaßnahmen (vgl. § 70 Abs. 2 LVR und die Anmerkungen hierzu) Anlaß geben.

Abs. 3:

Zum Begriff der **Lufttüchtigkeit** siehe § 17 LFG. Der Begriff der Lufttüchtigkeit im Sinne des § 3 Abs. 3 LVR umschließt auch die Betriebstüchtigkeit der nach den Betriebsvorschriften erforderlichen **Ausrüstung** (z. B. Navigations- und Funkausrüstung).

Im Falle eines Zweifels an der Lufttüchtigkeit seitens der Flugsicherung (vgl. § 69 Abs. 6 LVR) ist nicht etwa die Freigabe zu verweigern (vgl. die Anmerkungen zu § 36 LVR), aber allenfalls kann hier ein vorläufiges **Abflugverbot** (siehe § 70 Abs. 2 LVR und die Anmerkungen hierzu) in Betracht kommen.

Abs. 4 (und 5):

Auch sogenannte Hagelabwehrraketen fallen unter diese Bestimmungen. Die derzeitige Überschneidung der Bestimmungen in den §§ 128 und 129 LFG einerseits und im § 3 Abs. 4 (und 5) LVR andererseits bewirkt — bis zu einer nur auf Gesetzesebene möglichen Bereinigung — notgedrungen Doppelzuständigkeiten im Überschneidungsbereich. Unter anderem aus diesem Grund ist bei Bewilligungen gemäß § 3 Abs. 4 LVR möglichst formlos vorzugehen.

Bezüglich unbemannter Freiballone ist auf den neuen Appendix D zum Annex 2 hinzuweisen, der als Richtlinie — sinngemäß auch für andere unbemannte Luftfahrzeuge — anzusehen ist.

„Hänge- und Paragleiter“ siehe § 56 a LVR.

Zu § 4 LVR (Allgemeine Rechte und Pflichten des Piloten):**Abs. 2:**

Ausnahmen vom Grundsatz des § 4 Abs. 2 LVR gelten nur für Einsatzflüge (§ 145 LFG) und Notstandsfälle (§ 6 VStG 1950; vgl. auch § 10 StGB und § 1306 a ABGB).

Zu § 5 LVR (Flugvorbereitung):

Sonstige Vorbereitungen siehe (auch) §§ 24 ff LVR (Flugplanung für Flugsicherungszwecke) sowie § 3 Abs. 1 Z. 2, Abs. 2 und 3 LVR sowie die auf Annex 6 beruhenden Luftfahrzeug-Betriebsvorschriften (flugbetriebliche Flugvorbereitung und Betriebsflugplan).

Für die sorgfältige und gewissenhafte Flugvorbereitung ist grundsätzlich allein der **Pilot verantwortlich**. Er kann sich insbesondere nicht darauf verlassen, von den in Betracht kommenden Flugsicherungsdienststellen — ohne entsprechendes Ersuchen — alle erforderlichen Informationen zu erhalten. Dem Piloten kann der Großteil der im Verlauf eines Fluges zu treffenden Entscheidungen von niemandem abgenommen werden, auch von keiner Flugsicherungs- und besonders von keiner Wetterberatungsstelle (FUK).

Zur Flugvorbereitung für Verbands- und ähnliche Flüge siehe auch die Anmerkungen zu § 24 LVR.

Bei Überlandflügen werden alle Orientierungsmöglichkeiten weitestmöglich auszuschöpfen sein (FUK); besonders sind hier die zu erwartenden Wetterlagen auf der Flugstrecke sowie genügend Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Zumindest für den Bedarfsfall werden auch die Kennungen bzw. Frequenzen der hier in Betracht kommenden Funknavigationsanlagen bzw. Bodenfunkstellen vorzumerken sein. Besonders dringlich ist weiters eine möglichst genaue Information über Hindernisse auf der Flugstrecke zu empfehlen und vor allem auf die Gefährdungen durch — sehr oft nicht gekennzeichnete — Seilbahnen im Bergland hinzuweisen (FUK).

Die Einholung einer **Wetterberatung** und einer **Flugberatung** bei den in Betracht kommenden Flugsicherungsdienststellen ist zwar in keinem Fall (mehr) ausdrücklich vorgeschrieben; sie wird aber regelmäßig als wesentlicher Bestandteil einer ordnungsgemäßen Flugvorbereitung anzusehen sein (außer etwa bei aufeinanderfolgenden gleichartigen Flügen, wie etwa bei Platzflügen oder bei Rundflügen in Flugplatznähe: hier wird — bei klaren meteorologischen Verhältnissen — die einmalige Beratung vor Beginn des ersten Fluges normalerweise genügen). Im Interesse einer sicheren Flugdurchführung sollen diese Flugsicherungsdienste überhaupt so weit wie möglich in Anspruch genommen werden. Zur Flugberatung siehe im LVE-Anhang 1 zu § 5 LVR (Luftfahrt-Informationsdienst, besonders dessen Abschnitt B); zur Wetterberatung siehe im LVE-Anhang 2 zu § 5 LVR (Hinweise betreffend den Flugwetterdienst).

Bei **Flügen über die Bundesgrenze** hat sich der Pilot vor allem auch mit den in Betracht kommenden fremden (ausländischen bzw. internationalen) Rechtsvorschriften zumindest soweit vertraut zu machen, daß der Flug ohne Verletzung dieser Vorschriften durchgeführt werden kann.

Zum Ausdruck „**Flugplatznähe**“ siehe besonders die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „Flugplatzverkehr“ im § 2 LVR; im § 5 LVR ist unter „Flugplatznähe“ der Sichtbereich um den Flugplatz zu verstehen.

Landungen auf **Privatflugplätzen** ohne vorherige Zustimmung des Flugplatzhalters verstoßen nicht nur gegen privatrechtliche Vorschriften, sondern haben auch im Sicherheitsinteresse zu unterbleiben; mangels Verpflichtung der privaten Flugplatzhalter zur Meldung wesentlicher Änderungen der Betriebsverhältnisse ist die Flugsicherung nicht in der Lage, vollständige Informationen über Privatflugplätze an die Piloten zu geben (FUK).

Die Klärung der Frage, ob ein (z. B. in einem Nacht-VFR-Flugplan angegebener) **Ausweichflugplatz für den Piloten benützbar** ist, obliegt dem Piloten im Rahmen der Flugvorbereitung und nicht etwa den Flugsicherungsdienststellen (ebenso, wie es ja auch dem Piloten zu klären obliegt, ob ein Privatflugplatz oder ein Militärflugplatz von ihm benützt werden darf). Etwaige Betriebszeitenverlängerungen (auf Pilotensuchen nach den Bestimmungen der ZFBO) stellen Zusatzvereinbarungen zu den Benützungsbedingungen für

den Einzelfall dar und gelten nicht auch für Dritte, soweit keine entsprechende Subsidiärvereinbarung mit dem Flugplatzhalter getroffen wurde. Entsprechend ist auch bei Angabe eines im Ausland gelegenen Ausweichflugplatzes die Frage der allfälligen Zoll- und Paßabfertigung vom Piloten zu klären.

Zur Notwendigkeit der Planung von Ausweichmaßnahmen überhaupt siehe vor allem § 27 LVR und die Anmerkungen hierzu. Bei der Flugplanung für **VFR-Flüge bei Tage** wird normalerweise kein Ausweichflugplatz in Betracht gezogen werden müssen, außer z. B., wenn im Zuge der Flugvorbereitung ersichtlich wird, daß auf Grund der Wetterlage mit der Notwendigkeit von Ausweichmaßnahmen gerechnet werden muß oder die Möglichkeit besteht, daß der Zielflugplatz nicht vor Einbruch der Dunkelheit erreicht werden kann. Weiters ist ein Ausweichflugplatz (auf dem voraussichtlich VMC gegeben sein werden) einzuplanen, wenn der Zielflugplatz in einer Kontrollzone liegt und mit der Möglichkeit von IMC gerechnet werden muß (weil dann bei allfälligem Nichtzustandekommen der Sprechfunkverbindung die unbedingt erforderliche SVFR-Freigabe — siehe auch die Anmerkungen im LVE zu § 44, Abs. 1 LVR — nicht eingeholt werden könnte; ähnliches gilt auch für den von vornherein als NORDO-Sichtflug geplanten Flug).

Bei der Flugvorbereitung ist allgemein jedenfalls auch auf die allfällige Notwendigkeit von **Notlandungen** Bedacht zu nehmen. Bei Auftreten von Gefahren soll nach Möglichkeit zumindest ein Notlandeplatz (Flugplatz oder geeigneter Außenlandeplatz) immer erreichbar sein (FUK). Besonders bei längeren Überlandflügen sind zur Vermeidung überraschender Situationen schon im Rahmen der Flugvorbereitung Ausweichlandemöglichkeiten mit zu berücksichtigen (FUK). Daß keine umfassenden generellen Informationen über Privatflugplätze zur Verfügung stehen, wurde bereits erwähnt; in Österreich stehen auch keine generellen Informationen über Außenlandeplätze (etwa eine geeignete Karte) zur Verfügung. Für allfällige Notlandungen auf Außenlandeplätzen erscheinen etwa Informationen über die Art des Heutrocknens in den in Betracht kommenden Gebieten bedeutsam (FUK).

Zu § 6 LVR (Sprechfunkverbindung):

Abs. 1:

Wie sich aus den Bestimmungen im § 3 Abs. 1 Z. 1 und Abs. 3 LVR ergibt, darf eine Sprechfunkverbindung zwischen einem Luftfahrzeug und einer Flugverkehrsdienststelle (§ 67 der LVR) — und zwar nicht nur eine auf Grund der LVR erforderliche (vgl. z. B. § 19 Abs. 2 LVR), sondern auch jede andere Sprechfunkverbindung — grundsätzlich nur hergestellt und aufrechterhalten werden, wenn das Luftfahrzeug mit einer **betriebstüchtigen Luftfunkstelle** (d. h. einer Luftfunkstelle, welche die Sprechfunkverbindung gewährleistet) ausgerüstet ist und der den Sprechfunkverkehr durchführende Luftfahrer eine gültige **Sprechfunkberechtigung** (siehe hierzu auch unten zu § 6 LVR) hat. Nicht nur in Notstandssituationen, sondern in allen Notlagen erscheint es selbstverständlich geboten, daß der Pilot eine Übertretung dieser Bestimmungen in Kauf nimmt, um die Sicherheit zu gewährleisten (FUK).

Hinsichtlich der **Ausübung eines Sprechfunkverkehrs ohne Sprechfunkberechtigung und/oder ohne Funker-Zeugnis** ist zu beachten:

Grundsätzlich ist klarzustellen, daß zur Ausübung jedes Sprechfunkverkehrs in den dem Flugfunkdienst zugewiesenen Frequenzbereichen die **Befugnis sowohl auf Grund der fernmelderechtlichen als auch der luftfahrtrechtlichen Vorschriften** gegeben sein muß (d. h. außer dem fernmeldebehördlichen Funker-Zeugnis die luftfahrtbehördliche Sprechfunkberechtigung), also auch zur Ausübung eines Übungs-Sprechfunkverkehrs.

Es bestehen jedoch keine Bedenken, daß Zivilluftfahrer und Flugschüler schon vor Ablegung der praktischen Prüfung im Sinne des § 113 Abs. 4 der ZLPV bei Flügen in Flugplatznähe – das Ersuchen ist jeweils vor dem Abflug zu stellen – mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle (§ 69 der LVR) bzw. der den örtlichen Fluginformationsdienst ausübenden Flugsicherungshilfsstelle **Übungs-Sprechfunkverkehr** mit dieser Stelle durchführen, wenn es die Verkehrslage zuläßt und durch den vorgesehenen Übungs-Sprechfunkverkehr die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt werden kann. Fällt eine dieser Voraussetzungen weg, so ist die Zustimmung unverzüglich zu widerrufen.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß nach § 3 Abs. 3 der Funker-Zeugnisverordnung (auch) eine andere Person als der Inhaber eines für die betreffende Funkstelle erforderlichen Funker-Zeugnisses für den Telefoniedienst eingerichtete Luftfahrzeugfunkstellen kurzfristig benützen dürfte, wenn er dabei vom Inhaber eines Funker-Zeugnisses (der nicht Fluglehrer sein muß) unmittelbar beaufsichtigt wird und aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt keine Bedenken bestehen. Fernmelderechtlich gesehen könnten danach grundsätzlich Flugschüler auch ohne Funker-Zeugnis Sprechfunkverkehr durchführen, allerdings eben nur „wenn dagegen keine Bedenken aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt bestehen“ (wenn von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle auf Anfrage ausdrücklich erklärt wurde, daß keine Einwendungen aus Sicherheitsgründen erhoben werden; für diese Entscheidung können wegen der verschiedenartigen Möglichkeiten keine generellen Richtlinien aufgestellt werden).

Zusammenfassend ist zu sagen, daß somit Inhaber eines entsprechenden Funker-Zeugnisses und einer Sprechfunkberechtigung ohne weiteres, Personen ohne Sprechfunkberechtigung nur gemäß den obigen Bemerkungen über die Ermöglichung eines Übungs-Sprechfunkverkehrs, alle anderen Personen aber grundsätzlich keinen Benützungsanspruch haben.

Unberührt bleiben durch diese Ausführungen die Hinweise (§ 2 Abs. 2 der Funker-Zeugnisverordnung) betreffend die Ausübung der Funkdienste in nicht dem Flug- oder Schiffsfunkdienst zugewiesenen Frequenzbereichen.

Hinsichtlich der **Durchführung des Sprechfunkverkehrs** überhaupt ist auf folgendes hinzuweisen:

Wenn bei der Aufnahme des Sprechfunkverkehrs die den Ultrakurzwellen eigene (quasi-optische) Reichweite nicht berücksichtigt wird, kann es zu empfindlichen Störungen kommen. Um Störungen des Funkverkehrs benachbarter Bodenfunkstellen mit gleicher UKW-Frequenz zu vermeiden, soll der Sprechfunkverkehr erst in entsprechender Nähe der betreffenden Stellen aufgenommen werden. Unberührt bleiben hierdurch die Bestimmungen des § 19 Abs. 2 der LVR.

Die ICAO hat in einem Rundschreiben vom 3/11 1961 auf die Gefahren aufmerksam gemacht, die Nachlässigkeiten und Unachtsamkeiten bei Ausübung des Sprechfunkverkehrs mit sich bringen können und auf die Notwendigkeit der Einhaltung der Sprechfunkverfahren hingewiesen. Vor allem ist bei Durchführung des Sprechfunkverkehrs zu beachten:

- Um Mißverständnisse zu vermeiden, sollen nach Möglichkeit ausschließlich genormte Sprechfunkredewendungen und Ausdrücke sowie genormte Abkürzungen und zulässige Rufzeichen verwendet werden (siehe zur Phrasologie Doc 4444 Part IX und X – zur deutschen Phrasologie AIC 10/90 – und desgleichen zur Form von Air-Reports Doc 4444).
- Die Aussprache soll – besonders bei Verwendung nicht genormter Klartexte – möglichst klar und deutlich sein. Mundartliche Ausdrücke sowie Ausdrücke aus dem Luftfahrtjargon sind zu vermeiden.
- Es darf nicht so schnell gesprochen werden, daß dadurch die Deutlichkeit oder Verständlichkeit beeinträchtigt werden. In schwierigen Situationen ist das Sprechtempo zu verringern, wodurch die Wiederholung von Mitteilungen eher vermeidbar wird. (Wiederholungen und Rückfragen nehmen mehr Zeit in Anspruch als ein verringertes Sprechtempo)
- Besondere Aufmerksamkeit ist auch der ordentlichen Handhabung und Besprechung des Mikrophones zu widmen.

Mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle kann sich der zur Aufrechterhaltung einer Sprechfunkverbindung Verpflichtete „**von der Frequenz abmelden**“. Die Zustimmung kann erteilt werden, sofern keine Bedenken im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bestehen; sie ist mit Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu erteilen, soweit dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich erscheint.

Kontrollierte Nacht-Sichtflüge (vgl. die Anmerkungen zur Begriffsbestimmung „kontrollierte Flüge“ im § 2 der LVR) sind nach den Bestimmungen der LVR nur dann ohne Sprechfunkverbindung zulässig, wenn sie ausschließlich im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze ausgeführt werden und nicht der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen (§ 37 Abs. 2 der LVR). Bei allen anderen kontrollierten Nacht-Sichtflügen ist eine Sprechfunkverbindung erforderlich (§ 37 Abs. 1 der LVR), und zwar muß die Möglichkeit gegeben sein, den Sprechfunkverkehr mit einer APP und mit der ACC abzuwickeln. Aus Sicherheitsgründen ist die Durchführung des Sprechfunkverkehrs auf den Frequenzen dieser Flugverkehrskontrollstellen allgemein in englischer Sprache „aufgetragen“

(vgl. die diesbezüglichen Anmerkungen zur Begriffserläuterung „vorgeschriebene Meldepunkte“ im § 2 LVR sowie zu § 6 Abs. 2 LVR); selbstverständlich kann in Einzelfällen - ebenfalls aus Sicherheitsgründen (z.B. wenn die Verständigung mit einem ausländischen Piloten sonst unzureichend wäre) - eine andere Sprache „aufgetragen“, d.h. zugelassen werden. Zu beachten ist jedoch, daß die LVR keine Bestimmung enthalten, wonach der Pilot selbst den Sprechfunkverkehr durchführen müßte; er ist zwar für die Einhaltung der LVR (und damit auch der Bestimmungen ihres § 6, über Sprechfunkverbindungen) verantwortlich; er kann aber die tatsächliche Ausübung einzelner Obliegenheiten anderen mitfliegenden Luftfahrern übertragen, welche die Berechtigung zur Ausübung der betreffenden Tätigkeit haben. Rechtlich bedeutungslos ist in diesem Zusammenhang, daß in die LVR 1967 jene ausdrücklichen Bestimmungen der früher geltenden LVR nicht mehr aufgenommen wurden, wonach bei Nacht-Sichtflügen „mindestens ein an Bord befindlicher Luftfahrer Inhaber einer gültigen Sprechfunkberechtigung“ sein mußte. Nach den Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Personalvorschriften ist die Erteilung von Sicht-Nachtflugberechtigungen nicht an die Voraussetzung der Innehabung einer Sprechfunkberechtigung gebunden; siehe hierzu im übrigen die Anmerkungen zu § 58 Abs. 1 und 3 ZLPV usw. im ZPE.

Abs. 2:

Zum Ausdruck „aufgetragen“ siehe die diesbezüglichen Anmerkungen zur Begriffserläuterung „vorgeschriebene Meldepunkte“ im § 2 LVR. Vertretbare Ausnahmen sind im Einzelfall „aufzutragen“.

Zu § 6a LVR (Notsender):

Abs. 2:

Bereiche, die von Beobachtern am Boden optisch überwacht werden, können z.B. auch Hangaufwindgebiete in Flugplatznähe sowie Fallschirmspringerbereiche sein. Bei allen Flügen, die aus solchen Bereichen hinausführen (Strecken- bzw. Überlandflügen), sind - abgesehen von Flügen mit Luftfahrzeugen über einer höchstzulässigen Abflugmasse von 20 000 kg - besonders auch bei Segelflügen Notsender mitzuführen.

Unter Sicherheitsvorkehrungen nach lit. c sind folgende Maßnahmen zu verstehen:

- Flugplanabgabe mit möglichst genauer Angabe der Flugstrecke ("NO ATA" ist nicht zulässig)
- Sprechfunkverbindung (§ 6 LVR) während des gesamten Fluges (sollte dies nicht möglich sein, dann ist die genaue voraussichtliche Flugstrecke der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle mitzuteilen).

In lit. d wird im Hinblick auf die Gefahr allzu häufig zu befürchtender Fehlauflösungen bei Flügen mit Hänge- oder Paragleitern von der generellen Mitführungspflicht abgesehen. Das Mitführen von Notsendern auch bei solchen Flügen wird jedoch dringend empfohlen.

Zu § 7 LVR (Mindestflughöhen):

Das Unterschreiten der Mindestflughöhen gehört zu den häufigsten Unfallursachen; auf diese Tatsache ist bei der Strafverfolgung wegen Verletzung der Vorschriften über Mindestflughöhen besonders Bedacht zu nehmen (FUK).

Mindestflughöhen für IFR-Flüge siehe § 48 LVR.

Abs. 1:

„**Dichtbesiedelte Gebiete**“ („congested areas of cities, towns or settlements“ im Sinne des Annex 2, 3.1.2) sind städtisch oder sonst dicht bebaute Gebiete jedenfalls und ohne Rücksicht darauf, ob sich dort (erkennbar oder nicht erkennbar) Personen aufhalten.

Industrieanlagen hoher Gefahrenklasse und Kernenergieanlagen sind im Hinblick auf die möglichen, katastrophalen Auswirkungen allfälliger Flugunfälle in ausreichendem Abstand zu umfliegen oder mit einer Sicherheitsmindesthöhe zu überfliegen, bei der alle denkbaren Unfallsmöglichkeiten berücksichtigt werden (und die daher wesentlich größer sein wird als 300 m).

Das Fliegen in geringer Höhe ist insbesondere über Menschenansammlungen in **Ausflugsgebieten oder auf Sportgeländen** (z.B. Wintersportabfahrten, Übungsgeländen u. dgl.) möglichst zu vermeiden.

Die Mindestflughöhen über den im letzten Satz des § 7 Abs. 1 LVR bezeichneten Stadtgebieten dienen nunmehr ausschließlich Lärmschutzzwecken.

Abs. 2:

Der genauen Beachtung der **Sicherheits-Mindestflughöhen** gemäß § 7 Abs. 2 LVR kommt in Gebirgsländern wie Österreich vor allem im Hinblick auf zahlreiche verspannte Seile und Drähte verschiedenster Art - die erst ab bestimmten Höhen über Grund (siehe §§ 85 ff. LFG) zu kennzeichnen sind und überhaupt nicht lückenlos erfaßt werden können (siehe auch die Anmerkungen zu den §§ 3 und 5 LVR) - sowie auf besondere Wettererscheinungen im Sicherheitsinteresse besondere Bedeutung zu (FUK).

Abs. 3:

Im Einleitungssatz des § 7 Abs. 3 LVR ist klargestellt, daß die Mindestflughöhen gemäß § 7 Abs. 1 und 2 LVR nur unterschritten werden dürfen, **wenn und soweit** dies zu den in den lit. a, b oder c bezeichneten Zwecken notwendig ist. Die Bestimmungen des § 7 Abs. 3 LVR können nicht als Ausnahmebestimmungen zu den Bestimmungen im § 3 Abs. 3 und im § 7 Abs. 1 LVR aufgefaßt werden, wonach die Flughöhe jedenfalls zumindest so hoch sein muß, „daß weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden“, bzw. eine Flughöhe einzuhalten ist, „die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelastigungen vermieden werden“.

Besonders im Zusammenhang mit Außenabflügen und Außenlandungen (§§ 9 und 10 LFG) ist bezüglich der Mindestflughöhen zu beachten, daß **von anderen Verkehrsanlagen mit Fahrzeugbetrieb** (Straßen, Eisenbahnen einschl. Seilbahnen usw.) zur **Vermeidung von Störungen ein entsprechender Abstand zu halten ist und Ausflugsgebiete und Sportgelände möglichst nicht berührt**, Ausflügler, Bergsteiger, Wintersportler usw. jedenfalls nicht gefährdet oder belästigt (Hubschraubertourismus) werden; danach sind z.B. die Lawinenverhältnisse genau zu erkunden und zu berücksichtigen, Lärmeinwirkungen durch möglichst gradliniges Anfliegen zeitlich zu beschränken usw. Im Gesamtinteresse der Luftfahrt ist überhaupt auf Naturschutzbelange weitestmöglich Rücksicht zu nehmen, auch soweit ausdrücklich keine Einschränkungen normiert sind.

Die Bestimmungen des § 7 Abs. 3 lit. b LVR gelten ihrem Wortlaut nach ausdrücklich nur für Flugplätze im Sinne des § 58 LFG (und nicht für alle Flugplätze im Sinne der Begriffsbestimmung im § 2 LVR). Von einem **Flugplatz im Sinne des LFG** kann erst gesprochen werden, wenn auch die Betriebsaufnahmegewilligung vorliegt. Im übrigen muß auch eine Benützung im Rahmen des § 7 Abs. 3 lit. b LVR selbstverständlich der Flugplatzbewilligung, der Betriebsaufnahmegewilligung und der ZFBO entsprechen. Die Bestimmungen des § 7 Abs. 3 lit. c LVR gelten dagegen für alle Flugplätze im Sinne der LVR und sinngemäß auch für den Abwurf von Schleppseilen bei Segelschleppflügen!

Landeanflüge ohne nachfolgende Landung sind mit allen Arten von Luftfahrzeugen - und z. B. auch bei Übungs- und Erprobungsflügen - auf Flugplätzen im Sinne des § 58 LFG (§ 7 Abs. 3 lit. b LVR), darüber hinaus mit Hubschraubern (vor allem zum Erfliegen der Landebedingungen) auch auf allen anderen Flugplätzen im Sinne der Begriffsbestimmung im § 2 LVR, also auch auf Außenlandeplätzen (§ 7 Abs. 3 lit. d LVR) ohne besondere Bewilligung zum Unterschreiten der Mindestflughöhe gemäß § 7 Abs. 5 LVR zulässig. Zum Zwecke des Abfluges oder der Landung bedarf es keinesfalls einer solchen Bewilligung, und gemäß der ausdrücklichen Bestimmung im § 7 Abs. 3 lit. d LVR auch nicht zu **Schwebeflügen** mit Hubschraubern (die den gleichen Zwecken wie Landungen und Abflüge - vor allem dem Aufnehmen und/oder Absetzen von Fluggästen und/oder Fracht - dienen können, jedoch nur wenn eine Außenlandebewilligung vorliegt oder soweit sie als Ambulanz- oder Rettungsflüge durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß bei **Außenlastentransporten** mit Hubschraubern (schon nach den allgemeinen Grundsätzen im § 3 Abs. 3 LVR) besiedelte Gebiete und Menschenansammlungen möglichst zu meiden sind (soweit der Transportzweck nichts anderes erfordert).

Abs. 5:

Durch die im § 7 Abs. 5 LVR vorgesehene „**Tiefflugbewilligung**“ des BAZ werden allenfalls erforderliche **andere Bewilligungen** (z.B. die Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen; die Bewilligung zum Abwerfen von Sachen oder zum Ablassen von festen, flüssigen oder gasförmigen Stoffen; die Zulassung des Luftfahrzeuges für Streuflüge, Sprühflüge oder andere Schädlingsbekämpfungs- bzw. Arbeitsflüge, wie Schleppflüge, u. dgl.) oder Freigaben weder berührt noch ersetzt; umgekehrt ersetzt keine sonstige Bewilligung oder Freigabe eine erforderliche Tiefflugbewilligung.

Eine Tiefflugbewilligung gemäß § 7 Abs. 5 LVR ist besonders auch für die Durchführung von Streuflügen, Sprühflügen und anderen Flügen zum Zwecke der Schädlingsbekämpfung (Schädlingsbekämpfungsflüge) erforderlich, sofern bei diesen Flügen die allgemein festgelegten Mindestflughöhen (§ 7 Abs. 1 oder 2 LVR) unterschritten werden sollen (**Schädlingsbekämpfungs-Tiefflüge**) oder Gegenstände der im § 7 Abs. 4 LVR bezeichneten Art unterflogen werden sollen. In der Regel werden für die Durchführung von Schädlingsbekämpfungs-Tiefflügen nur Ausnahmen von den Bestimmungen des § 7 Abs. 2 und allenfalls Abs. 4 LVR, nicht auch von den Bestimmungen des § 7 Abs. 1 LVR in Betracht kommen können. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, daß das Unterfliegen von Seilen und Brücken mit Hubschraubern kein größeres Sicherheitsrisiko mit sich bringt, als ein Arbeitseinsatz mit einem langen Seil.

Nach dem Wortlaut des § 7 Abs. 5 LVR („Zweck der Flüge“) müssen Tiefflugbewilligungen **nicht für jeden Einzelfall** erteilt werden. Tiefflugbewilligungen sind aber jedenfalls mit einer Gültigkeitsdauer von höchstens einem Jahr zu **befristen**, sofern sie nicht - was schon im Verwaltungsvereinfachungsinteresse grundsätzlich vorzuziehen ist - auf Grund eines entsprechenden Antrages gegen jederzeitigen Widerruf erteilt werden. Verstöße gegen Bescheidaufgaben sind ausdrücklich als Widerrufsgrund anzuführen.

Bei Tiefflügen wird unter anderem nur dann keine Gefährdung von Luftfahrzeugen oder deren Insassen und keine Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde im Sinne des § 7 Abs. 5 Satz 2 LVR anzunehmen sein, wenn die für Tiefflugeinsätze vorgesehenen Piloten über die für die Durch-

führung von Tiefflügen erforderlichen allgemeinen Fähigkeiten und Erfahrungen sowie über ausreichende Fähigkeiten und Erfahrungen auf dem Gebiete des Tieffluges verfügen, wie sie im folgenden umschrieben werden:

Die für die Durchführung von Tiefflügen erforderlichen **allgemeinen Fähigkeiten und Erfahrungen** werden als gegeben anzunehmen sein, wenn nachgewiesen wird, daß der Pilot auf Luftfahrzeugen der betreffenden Art Flüge in der Gesamtdauer von wenigstens 100 Flugstunden als verantwortlicher Pilot ausgeführt hat.

Ausreichende Fähigkeiten und Erfahrungen auf dem Gebiete des Tieffluges mit Motorflugzeugen werden insbesondere als gegeben anzunehmen sein, wenn der Pilot Inhaber einer gültigen oder ruhenden Kunstflugberechtigung für Motorflugzeugpiloten ist (die allenfalls durch eine extreme Gefahren-einweisung bei Tiefflugeinweisung ersetzt wird) und wenn er

- innerhalb der letzten sechs Monate vor der Antragstellung Einweisungs-Tiefflüge in der Dauer von wenigstens zehn Flugstunden unter der Aufsicht eines für Einweisungs-Tiefflüge befähigten Piloten ausgeführt hat, oder
- innerhalb der letzten zwölf Monate Schädlingsbekämpfungs- oder Trainings-Tiefflüge mit vollem Behälter in der Dauer von wenigstens 24 Flugstunden ausgeführt hat; bei sehr großer einschlägiger Gesamtpraxis verringert sich die erforderliche Flugstundenanzahl innerhalb der letzten 24 Monate entsprechend (etwa ab 100 Tiefflugstunden bei 700 Gesamtflugstunden auf die Hälfte).

Die demonstrativen Ausführungen bezüglich der für die Durchführung von Tiefflügen erforderlichen allgemeinen Fähigkeiten und Erfahrungen sind grundsätzlich auch für **Tiefflüge mit Hubschraubern**, besonders für derartige Schädlingsbekämpfungs-Tiefflüge zutreffend; hingegen sind die diesbezüglichen Ausführungen über ausreichende Fähigkeiten und Erfahrungen auf dem Gebiete des Tieffluges nicht unmittelbar anwendbar, da für die Hubschrauberpiloten keine Kunstflugberechtigung vorgesehen ist, andererseits die Hubschrauber-ausbildung eine Art Tiefflugausbildung umfaßt. Soweit jedoch Streu- und Sprüh-Tiefflüge durchgeführt werden sollen, erscheinen im Sicherheitsinteresse Einweisungsflüge von einer den Fähigkeiten und Erfahrungen entsprechenden Dauer (zweifelloso von kürzerer Dauer als bei Motorflugzeugpiloten) normalerweise erforderlich, für die „Verlängerung“ erscheint ein gegenüber Motorflugzeugpiloten entsprechend verringerter, besonderer Flugstundennachweis angezeigt.

Als befähigt, **Tiefflugeinweisungen** zu erteilen, wird jeder Pilot anzusehen sein, der selbst bereits Schädlingsbekämpfungs-, Trainings- oder Einweisungs-Tiefflüge in der Dauer von insgesamt wenigstens 100 Flugstunden, davon insgesamt wenigstens 24 Flugstunden innerhalb der letzten zwölf Monate vor Durchführung der Einweisungs-Tiefflüge durchgeführt hat.

Die im § 48 MLPV vorgesehene „**Tiefflugbefähigung**“ kommt für eine Umschreibung (entsprechend den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 LFG) nicht in Betracht, da entsprechende Tiefflugberechtigungen in der ZLPV nicht vorgesehen sind. Derartige Tiefflugbefähigungen können auch den umschriebenen Nachweis ausreichender Fähigkeiten und Erfahrungen auf dem Gebiete des Tieffluges nicht ersetzen.

Nach den Bestimmungen der MLPV ist die Voraussetzung für die Erteilung der Tieffflugbefähigung der bloße Nachweis von 200 Flugstunden als verantwortlicher Pilot; für die Verlängerung ist lediglich die tatsächliche Durchführung von Tiefflügen im Gültigkeitszeitraum der Befähigung in einem völlig unbestimmten Ausmaß vorgesehen. Selbstverständlich sind aber im übrigen Tiefflüge mit Militärluftfahrzeugen zur Beurteilung der Fähigkeiten und Erfahrungen ebenso zu berücksichtigen, wie derartige Flüge auf Zivilluftfahrzeugen (vgl. hierzu auch die grundsätzlichen Anmerkungen zu § 3 Abs. 2 ZLPV im ZPE).

Bei Anwendung der Bestimmungen des § 7 Abs. 5 LVR sind vor allem auch die **Grundsatzbestimmungen** des § 3 (und des § 7 Abs. 1) LVR zu berücksichtigen; d.h. insbesondere, daß die tatsächliche Flughöhe jedenfalls zumindest so hoch sein muß, daß weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden (z.B. Abstandhalten von anderen Verkehrsanlagen bei Fahrzeugbetrieb!). Sonst muß etwa in der Nähe von Autobahnen und anderen Autostraßen mit Schnellverkehr durch geeignete Beobachtungen oder sonstige geeignete Mittel (z.B. vom Straßenerhalter anzubringendes Gefahrenzeichen „Flugbetrieb“ gemäß § 50 Z. 10c STVO in der Fassung von 1976 — Ausführung in der Straßenverkehrszeichen-Verordnung, BGBl. Nr. 83/1966, in der Fassung BGBl. Nr. 340/1969 und 703/1976) gewährleistet sein, daß die Sicherheit der Allgemeinheit, besonders auch die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde nicht gefährdet wird.

Für die Unterschreitung der sich aus dieser Bestimmung des § 3 Abs. 3 LVR, sowie der sich aus der Bestimmung des § 7 Abs. 1 LVR, wonach eine Flughöhe einzuhalten ist, „die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelastigungen vermieden werden“ ergebenden Mindestflughöhen kommen grundsätzlich keine Ausnahmegewilligungen in Betracht; auch nach den ausdrücklichen Bestimmungen im § 7 Abs. 5 LVR darf ja eine Tieffflugbewilligung nur erteilt werden, wenn durch die Unterschreitung der Mindestflughöhen „weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet oder durch unnötigen Lärm belastigt werden“ und ist die „Sicherheit der Luftfahrt“ gegebenenfalls durch Nebenbestimmungen sicherzustellen. **Tieffflugbewilligungen gemäß § 7 Abs. 5 LVR dürfen also grundsätzlich nur zum Unterschreiten der im § 7 Abs. 1 und 2 LVR zahlenmäßig festgelegten Mindestflughöhen sowie allenfalls zum Unterfliegen der im § 7 Abs. 4 LVR bezeichneten Gegenstände und jedenfalls nur dann erteilt werden, wenn es der Zweck des Fluges erfordert.**

In Tieffflugbewilligungen gemäß § 7 Abs. 5 LVR sind die Piloten, für welche diese Bewilligung gilt, zu bezeichnen, und ist insbesondere etwa vorzuschreiben, daß alle Insassen des Luftfahrzeuges bei Durchführung von Tiefflügen Sturzhelme zu tragen haben (ausgenommen z.B. bei Kunstflügen mit offenen Luftfahrzeugen) und bei Flügen in Bodennähe außerdem in der Regel mit Bauch- und Schultergurten angeschnallt sein müssen; weiters ist vorzuschreiben, daß bei Durchführung der bewilligten Tiefflüge eine Ausfertigung der Tieffflugbewilligung an Bord des Luftfahrzeuges mitzuführen und den Organen der Flugsicherung und des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen vorzuweisen ist. Die Mitnahme von Fluggästen bei Schädlingsbekämpfungs-, Trainings- und Einweisungs-Tiefflügen ist gemäß § 7 Abs. 5

Satz 4 LVR zu untersagen. Bei Bewilligungen von Ausnahmen von den Bestimmungen des § 7 Abs. 4 LVR sind entsprechende Sicherheitsvorschriften — so etwa ein Sicherheitsabstand von in der Regel mindestens 5 m nach allen Seiten — vorzuschreiben.

Im Hinblick auf die besondere Beanspruchung (vor allem ist in diesem Zusammenhang auf die Bestimmungen im § 3 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 LVR hinzuweisen) kommen an Vorschriften im Sicherheitsinteresse — besonders bei regelmäßigem Einsatz wie etwa in Schädlingsbekämpfungsunternehmen — auch Ruhenszeiten für die Piloten in Betracht. Bei Bewilligungen zur Schädlingsbekämpfung werden im übrigen — bereits in der Bewilligung des Landeshauptmannes gemäß § 133 Abs. 2 LFG — insbesondere folgende Nebenbestimmungen vorzuschreiben sein:

- Die Flüge dürfen nur bei Tag, unter VMC und bei einer für die sichere Durchführung von Schädlingsbekämpfungsflügen günstigen Wetterlage durchgeführt werden.
- Die Betätigung der Absprühvorrichtung über Menschenansammlungen, geschlossenen Siedlungsgebieten und anderen als den für die Besprühung in Aussicht genommenen Liegenschaften ist unzulässig. Es sind die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zur Vermeidung von Schäden zu treffen.
- Von den beabsichtigten Flügen sind die örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden zeitgerecht zu verständigen.
- Es dürfen nur für diesen Zweck behördlich zugelassene Schädlingsbekämpfungsmittel verwendet werden.

Zu § 8 LVR (Reiseflughöhe):

Hinsichtlich der Reiseflughöhen für **nichtkontrollierte VFR-Flüge** siehe § 43 LVR; hinsichtlich der Reiseflughöhen für **IFR-Flüge** siehe (zusätzlich) § 49 LVR; bei kontrollierten VFR-Flügen in überwachten Lufträumen, in denen nur IFR-Flüge und kontrollierte VFR-Flüge zulässig sind, finden die IFR-Reiseflughöhen (§ 49 LVR) Anwendung, sofern nichts anderes aufgetragen ist.

Soweit mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt nichts anderes aufgetragen ist, sind kontrollierte Flüge nach Möglichkeit auf **folgenden Strecken** durchzuführen (entsprechend Annex 2, 3.6.2.1.1):

- bei Flügen auf Flugverkehrsstrecken entlang der festgelegten Mittellinien dieser Strecken; oder
- sonst direkt zwischen Flugnavigationshilfen bzw. den Punkten, durch welche die Strecken festgelegt sind.

Abweichungen sind der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle zu melden.

Zur Abschnittsüberschrift II/B (Besondere Flugarten):

Sondervorschriften für **Übungsflüge** (vgl. § 7 Abs. 1 LFG) sind im Anhang G LVR (für Schulflüge überhaupt weiters im § 14 ZLPV) enthalten; Sondervorschriften für **Erprobungsflüge** sind derzeit gleichfalls im Anhang G der LVR (vgl. auch § 7 Abs. 2 LFG) und ferner in den weitergeltenden Bestimmungen der Verordnung betreffend zivile Segelflugzeug-Erprobungsbereiche enthalten (sie werden — ebenso wie Sondervorschriften für **Prüfflüge** — künftig umfassend in anderen Vorschriften zu treffen sein).

Keine „Besondere Flugart“ im Sinne der LVR sind u.a. **Instrumenten-Übungsflüge** (§§ 2 und 18 LVR).

Zu § 9 LVR (Schleppflüge):**Abs. 1:**

Vgl. auch die Anmerkungen zur Begriffsbestimmung der Sichtflüge im § 2 LVR.

Die ausdrückliche Verpflichtung bezüglich Sprechfunkverbindung und Fallschirmmitführens ist zwar weggefallen, es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß

- die Möglichkeit einer Sprechfunkverbindung bei Schleppflügen (von und nach kontrollierten Flugplätzen) für die Flugdurchführung sehr vorteilhaft sein kann — abgesehen davon, daß sie allgemein im Sicherheitsinteresse liegt — da in bestimmten Verkehrssituationen bei Sprechfunkverbindung Freigaben häufiger und sehr oft auch früher erteilt werden können;
- alle Insassen des Schleppluftfahrzeuges gebrauchsfertige **Fallschirme** angelegt haben sollten (Luftfahrzeuge, die deren Unterbringung oder Verwendung nicht gestatten, dürften bei Schleppflügen nicht eingesetzt werden), was jedenfalls bei Flügen ab Höhen, in denen Fallschirme verwendbar sind, dringend zu empfehlen ist; und weiters
- in Schleppluftfahrzeugen aus Sicherheitsgründen (§ 3 Abs. 3 LVR) nur Personen mitgenommen werden sollten, die eine Funktion an Bord des Luftfahrzeuges zu erfüllen haben (wie ein zweiter Pilot oder ein einzuweisender Flugschüler).

Abs. 2:

Bei **Segelschleppflügen** wäre allgemein eine Sprechfunkverbindung zwischen Schleppluftfahrzeug und geschlepptem Segelflugzeug wünschenswert (FUK); jedenfalls erscheint eine umfassende und genaue Besprechung zwischen den beteiligten Flugbesatzungen, zumindest aber eine Absprache über den geplanten und möglichen Ausklinkzeitpunkt sowie das Verhalten in Gefahrenfällen erforderlich (FUK).

Landungen mit **Schleppseilen** sollen vermieden werden; das Überrollen von Schleppseilen ist grundsätzlich zu unterlassen (FUK).

Die Bestimmungen des § 9 Abs. 2 LVR gelten nicht, wenn eine Sprechfunkverbindung (§ 6 LVR) besteht.

Zu § 10 LVR (Kunstflüge):**Abs. 2:**

Grundsätzlich empfiehlt sich die Verwendung von händisch auszulösenden Fallschirmen (FUK).

Abs. 3:

Für Kunstflüge, die in einem überwachten Luftraum und gleichzeitig **im Platzrundenbereich** eines kontrollierten Flugplatzes durchgeführt werden sollen, ist die Zustimmung von

der Flugplatzkontrollstelle einzuholen (die einvernehmlich mit den sonst in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstellen vorzugehen hat).

Innerhalb überwachter Lufträume sind von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle erforderlichenfalls **„Kunstflugräume“** festzulegen (außerhalb überwachter Lufträume empfehlen sich entsprechende Festlegungen etwa durch Flugplatzhalter); diese Festlegungen sind natürlich rechtlich unverbindlich.

Abs. 5:

Siehe zu § 10 Abs. 5 LVR die **Anmerkungen zu den entsprechenden Formulierungen im § 7 Abs. 5 LVR**. Keine Ausnahmen für die Durchführung von Kunstflügen werden grundsätzlich von den Verboten gemäß § 10 Abs. 4 lit. a oder b LVR in Betracht kommen können.

Zur Abschnittsüberschrift II/C (Vermeidung von Zusammenstößen):

Die Bestimmungen über die Vermeidung von Zusammenstößen setzen als selbstverständlich voraus, daß vom Piloten selbst oder von einem anderen Flugbesatzungsmitglied (vgl. § 4 Abs. 2 LVR) — sowohl im Flug als auch bei Bewegungen auf Land- oder Wasserflächen — der Luftraum und das Gelände (sofern es die atmosphärischen Verhältnisse gestatten) **aufmerksam beobachtet** werden, um Zusammenstoßgefahren rechtzeitig zu erkennen; gleichgültig ist, ob nach den VFR oder nach den IFR geflogen wird.

Schon bei der Ausbildung ist vom Anfang an auf die Luftraumbeobachtung größter Wert zu legen (siehe auch die Anmerkungen zum Abschnitt B/I des Anhangs A zu den LVR). Wenn u.a. aus Sicherheitsgründen im **Schul- und Übungsbetrieb** eine Sprechfunkverbindung mit einem Beobachter am Boden nachdrücklich empfohlen wird, um gefährliche Luftfahrzeugannäherungen zu vermeiden (FUK), so ist damit die Beobachtungsverpflichtung keineswegs eingeschränkt, vielmehr ist dieses Hilfsmittel auch bezüglich der Beobachtungsverpflichtung als sinnvoller Schulungs- und Übungsbefehl einzusetzen.

Für Segelflüge und für Flüge mit Hängegleitern gelten zusätzlich die besonderen Ausweichregeln des § 53 LVR.

Zu § 14 (Kreuzende Kurse) und § 16 LVR (Landen):

Motorsegler mit abgestelltem Motor gelten nicht als kraftangetriebene Luftfahrzeuge. Flüge mit Hängegleitern sind gemäß § 51 LVR den Segelflügen gleichgestellt.

Zu § 17 LVR (Ausweichregeln für Wasserluftfahrzeuge):

Um Gefahrensituationen zu vermeiden, ist beim Betrieb von Luftfahrzeugen auf Wasserflächen auch auf die **schiffahrtsrechtlichen Verkehrsvorschriften** Bedacht zu nehmen. Für die österreichischen Gewässer kommen vor allem die Seen- und Fluß-Verkehrsordnung sowie das Schiffsahrtspolizeigesetz in Betracht. Im Falle der Aktualisierung werden diesbezüglich die erforderlichen Erläuterungen zu § 17 LVR nachgetragen werden.

Zu § 18 LVR (Instrumenten-Übungsflüge):

Beim Instrumenten-Übungsflug handelt es sich um keine besondere Flugart (Abschnitt II/B). Es ist auch **keine eigene Freigabe oder Zustimmung** vorgesehen. Die Flugsicherung wird regelmäßig gar keine Kenntnis davon haben, daß bei einem Flug ein Instrumenten-Übungsflug durchgeführt wird.

Wie bereits in den Anmerkungen zur Begriffserläuterung „Instrumenten-Übungsflug“ zu § 2 LVR ausgeführt worden ist, dürfen Instrumenten-Übungsflüge insbesondere nicht mit Flügen verwechselt werden, bei denen Instrumentenanflugverfahren bzw. Strecken- oder Abflugverfahren geübt werden. Für Flüge insbesondere zum **Üben von Instrumentenanflugverfahren** ist die Einholung einer Freigabe notwendig, damit das betreffende Luftfahrzeug von der Flugverkehrskontrolle sicher und reibungslos in das An- und Abflugschema der jeweiligen Verkehrssituation eingereiht werden kann. Ob solche Flüge gegebenenfalls außerdem als Instrumenten-Übungsflüge ausgeführt werden (d.h. also, daß ein Pilot das Luftfahrzeug ausschließlich nach Instrumentenanzeigen steuert, während eine andere Person die Luftraumbeobachtung zur Vermeidung von Zusammenstoßgefahren übernimmt), ist für die Flugverkehrskontrolle belanglos.

Abs. 2 und 3:

Der übende Pilot ist lediglich verpflichtet, einen zur „Führung“ des betreffenden Luftfahrzeuges befugten Sicherheitspiloten — der im Gefahrenfall in die Steuerung des Luftfahrzeuges eingreifen kann — und allenfalls einen weiteren Beobachter mitzunehmen, der (die) für ihn die Luftraumbeobachtung übernimmt (übernehmen) — vgl. diesbezüglich auch die Anmerkungen zur Abschnittsüberschrift II/C — während er nach Instrumenten fliegt. Der Sicherheitspilot muß keine IFR-Berechtigung und keine Lehrberechtigung haben (er muß nicht zur Führung des Luftfahrzeuges bei dem betreffenden Flug befugt sein und führt auch keine Aufsicht über den übenden Piloten). Wenn der Sicherheitspilot jedoch nicht zur Führung des Luftfahrzeuges **bei dem betreffenden Flug** befugt ist (z.B. wenn der Flug als IFR-Flug durchgeführt wird, und der Sicherheitspilot die IFR-Berechtigung nicht hat), darf er lediglich im Falle eines Notstandes (§ 6 VStG 1950) in die Luftfahrzeugführung eingreifen, so z.B. bei der Notwendigkeit einer sofortigen Ausweichbewegung zur Vermeidung eines Zusammenstoßes.

Zu § 19 LVR (Betrieb von Luftfahrzeugen auf Flugplätzen und in Flugplatznähe):

Abs. 1:

Zum Ausdruck „aufgetragen“ siehe die diesbezüglichen Anmerkungen zur Begriffserläuterung „vorgeschriebene Meldepunkte“ im § 2 LVR.

Abs. 2:

Bezüglich nichtkontrollierter Flüge auf kontrollierten Flugplätzen siehe insbesondere auch die Anmerkungen zur Begriffsbestimmung der kontrollierten Flugplätze im § 2 LVR.

Beim **Schulbetrieb auf kontrollierten Flugplätzen** ist das Programm zwischen den Flugplatzkontrollstellen und den verantwortlichen Fluglehrern abzusprechen. Der Schulbetrieb ist möglichst vom übrigen Flugbetrieb — räumlich oder zeitlich — zu trennen. Beim Schulbetrieb mehrerer Schulen auf einem Flugplatz zur selben Zeit oder beim Schulbetrieb an verschiedenen Startstellen muß der Betrieb entsprechend koordiniert und es darf vor allem eine vertretbare Kapazität nicht überschritten werden. Für jede Startstelle muß gegebenenfalls ein eigener Fluglehrer zur Verfügung stehen. Um eine hinreichende Sicherung zu gewährleisten, erscheint in der Regel jedenfalls eine Fernsprech- oder Sprechfunkverbindung zwischen der Flugplatzkontrollstelle und den verantwortlichen Fluglehrern bzw. den Startstellen erforderlich.

Besteht in einer Entfernung von 20 km noch keine Möglichkeit zur Aufnahme der Sprechfunkverbindung, so ist die Sprechfunkverbindung **so bald wie möglich** — also eben in einer geringeren, jedoch in der größtmöglichen Entfernung — aufzunehmen (die Bestimmungen des § 19 Abs. 2 Satz 2 LVR sind für den Fall vorgesehen, daß überhaupt keine Sprechfunkmöglichkeit besteht, und keineswegs etwa für den Fall, daß nur in 20 km Entfernung noch keine Sprechfunkmöglichkeit besteht).

Abs. 4:

Sonderbestimmungen für den Flughafen Wien-Schwechat siehe Anhang F zu den LVR, Punkt 7, Abs. 2 und 4.

Zu § 21 LVR (Beachtung von Signalen und Zeichen):

Abs. 2:

Siehe auch Anhang A zu den LVR (Abschnitt A/V) und LVE-Anhang zu § 21 Abs. 2 LVR.

Zu § 23 LVR (Verpflichtung zur Lichterführung):

Im Sicherheitsinteresse wird dringend empfohlen, **bei eintretender Dunkelheit** (auch wenn der Zeitpunkt des Nachtbeginnes im Sinne der LVR noch nicht erreicht ist) **oder bei einer Sicht bzw. Bodensicht von weniger als 8 km** möglichst auch die Positionslichter von im Fluge oder auf den Bewegungsflächen (nicht nur den Manövriertflächen) eines Flugplatzes befindlichen Luftfahrzeugen einzuschalten, soweit diese nicht deutlich sichtbar beleuchtet sind oder ihr Abstellplatz etwa mit deutlich sichtbaren Lichtern gekennzeichnet ist.

Zu § 24 LVR (Allgemeine Bestimmungen über Flugpläne):

Abs. 1:

Unter dem „Flugplan“ (siehe die Begriffserläuterungen im § 2 LVR) ist nicht das „Flugplanformular“ zu verstehen. Wenn es im § 24 Abs. 1 LVR heißt, daß die Angaben

„in Form eines Flugplanes“ abgefaßt sein müssen, so wird damit im wesentlichen nur bestimmt, daß die gemäß § 27 der LVR für den konkreten Flug in Betracht kommenden – im § 26 der LVR bezeichneten – Flugplanangaben in einer bestimmten Reihenfolge zu übermitteln sind (um die Abgabe und Weitergabe zu beschleunigen und Übermittlungsirrtümer möglichst auszuschließen). Diese Reihenfolge sowie die Erläuterungen zum Ausfüllen des Flugplanformulars sind dem LVE-Anhang zu §§ 24 ff. der LVR zu entnehmen.

Für Verbandsflüge (Begriff: im § 2 der LVR), für Flüge, die nur deshalb nicht als Verbandsflüge anzusehen sind, weil der Abstand zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen mehr als 150 m beträgt, sowie für Flüge zweier oder mehrerer kraft-angetriebener Luftfahrzeuge mit (in anderer Weise) aufeinander abgestimmten Flugbewegungen kann ein **gemeinsamer Flugplan** abgegeben werden; die Pflichten gemäß den Bestimmungen der §§ 5, 6, 19 Abs. 2 und 3 sowie der §§ 26 bis 46 der LVR obliegen bei solchen Flügen primär dem Verbandsführer.

Abs. 2:

Der Ausdruck „Luftfahrzeugmanöver“ umfaßt sowohl Luftfahrzeugbewegungen in der Luft („Flugmanöver“) als auch am Boden (am Wasser), wie Rollen, Landen, Starten usw.

Zu § 25 der LVR (Erfordernis der Flugplanabgabe):

Siehe auch die Sonderbestimmungen im Anhang F zu den LVR!

Abs. 1:

Die Formulierung „vor Beginn“ ist nicht gleichbedeutend mit der Formulierung „vor dem Abflug“; siehe hierzu die Anmerkungen zu den Begriffserläuterungen „IFR-Flüge“ und „kontrollierte Flüge“ im § 2 der LVR. Mit dem Wort „jedes“ im § 25 Abs. 1 der LVR soll nur klargestellt werden, daß für jeden kontrollierten Flug (vor dessen Beginn) ein Flugplan abzugeben ist (nicht aber, daß unbedingt für jeden einzelnen derartigen Flug ein eigener Flugplan abgegeben werden muß). Der Verwendung von „Dauerflugplänen“ – also von Flugplänen, die sich auf eine Serie häufig wiederholter, regelmäßig durchgeführter Einzelflüge mit denselben Grunddaten beziehen, und die (auf Grund von Vereinbarungen des Operators mit der Meldestelle) für die wiederholte Verwendung durch ATS-Stellen aufgegeben werden (Genaueres siehe im ICAO-Doc. 4444-RAC bzw. in der AIP) – steht somit keine Bestimmung der LVR entgegen. Nicht unzulässig sind danach auch „Sammelflugpläne“ etwa für aufeinander folgende VFR-Flüge in Flugplatznähe oder für Luftfahrtveranstaltungen.

Abs. 2:

Die Anmeldung von Freiballonfahrten (§ 58 Abs. 2 der LVR) ist kein Flugplan im Sinne der LVR. Zu beachten ist (auch), daß die Bestimmungen über Flugpläne (besonders § 25 Abs. 2 der LVR etwa) gemäß § 51 der LVR für Segelflüge nicht gelten. Eine Verpflichtung zur Flugplanabgabe bei grenzüberschreitenden Segelflügen könnte aber nach ausländischen Vorschriften bestehen (über die sich der Pilot im Rahmen der Flugvorbereitung zu informieren hat; keine derartige Verpflichtung besteht z. B. mehr in der BRD).

Die Verpflichtung zur Flugplanabgabe für alle grenzüberschreitenden („internationalen“) Flüge – gleichgültig, ob der Abflug und die Landung in verschiedenen Staaten erfolgen sollen – dient Interessen der Luftraumüberwachung (zur Abfertigung siehe die Anmerkungen zu § 70 Abs. 1 der LVR). Der Flugplan gemäß § 25 Abs. 2 der LVR ist jedenfalls vor dem Abflug abzugeben, gleichgültig, ob und inwieweit es sich um einen kontrollierten Flug handelt. Zu beachten sind jedoch allfällige Einzelregelungen über den Flugplanverzicht etwa bei kurzdauerndem Überfliegen fremden Staatsgebietes (z. B. beim notwendigen Überfliegen im Flugplatzverkehr eines grenznahen Flugplatzes) oder bei Grenzüberflügen von einem grenznahen Flugplatz eines Staates zu einem grenznahen Flugplatz eines anderen Staates. Bei grenzüberschreitenden Nacht-VFR-Flügen ist eine Flugplanabgabe zumindest eine Stunde vor dem geplanten Abflug zu verlangen, sodaß von den zuständigen ausländischen Stellen noch rechtzeitig Einwendungen erhoben werden können; dies gilt auch, wenn Flüge erst nach dem Grenzüberflug als Nacht-VFR-Flüge geführt werden sollen (für die Einhaltung der in Betracht kommenden ausländischen Bestimmungen sind die Piloten verantwortlich, worauf sie hinzuweisen sind).

Abs. 3:

Zweck der freiwilligen Flugplanabgabe ist es vor allem – abgesehen vom Informationszweck – im Bedarfsfalle die Ausübung des Alarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes sicherzustellen. Solche Flugpläne müssen daher alle im § 26 Abs. 1 der LVR bezeichneten Angaben enthalten.

Ausdrücklich ist im Zusammenhang mit den Bestimmungen über die freiwillige Flugplanabgabe darauf hinzuweisen, daß von den Flugsicherungsstellen keine ihnen nicht bekannten Tatsachen – besonders etwa im Flugbuch – bestätigt werden können. Wurde kein Flugplan abgegeben, dann fehlen der Flugsicherungsdienststelle am Flugplatz der Landung regelmäßig die Daten für die Bestätigung des Fluges. Auch aus diesem Grunde ist daher die Abgabe eines Flugplanes zu empfehlen, wann immer es möglich ist.

Zu § 26 der LVR (Flugplanangaben):

Abs. 1:

Flugplanformular (muster) und Hinweise zum Ausfüllen des Flugplanformulars (Form der Eintragungen mit weiteren Erläuterungen zu den einzelnen Flugplanangaben) siehe im LVE-Anhang zu §§ 24 ff der LVR.

Die **Luftfahrzeugkennung** besteht aus einer Gruppe von höchstens sieben Buchstaben oder Ziffern oder aus einer Kombination von Buchstaben und Ziffern, die entweder mit dem Luftfahrzeug-Rufzeichen für den Bord-Boden-Zweiwegeverkehr identisch ist oder dessen verschlüsseltes Äquivalent darstellt, und die im Fernmeldeverkehr zwischen Flugverkehrsdienststellen zur Bezeichnung des Luftfahrzeuges dient.

Auf die Bedeutung genauer und richtiger **Zeitangaben** (in Stunden und Minuten nach UTC ; 24-Stunden-Tag-Rechnung beginnend um Mitternacht) ist besonders hinzuweisen (Uhrenvergleich!).

In Flugplänen für Flüge ohne Sprechfunkverbindung nach Flughäfen mit Betonpiste(n) und Graspiste(n) ist die Angabe erforderlich, ob **die Betonpiste oder die Graspiste** („RQ CONCRET“ oder „RQ GRASS“) benützt werden soll.

Im Flugplanformular ist insbesondere auch der **Name des verantwortlichen Piloten** (vgl. hierzu auch die Anmerkungen zu § 25 Abs. 3 der LVR) anzuführen; weiters ist das Flugplanformular vom verantwortlichen Piloten oder dessen Vertreter (vgl. hierzu die Anmerkungen zu § 28 Abs. 1 der LVR) zu unterschreiben.



Zu § 27 der LVR (Inhalt des Flugplanes):

Abs. 1:

Welche Flugplanangaben für einen konkreten Flug „**in Betracht kommen**“ (d. h. zweckdienlich bzw. überhaupt möglich sind; vgl. „applicable“ im Annex 2), richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles. In Flugplänen für VFR-Flüge bei Tage werden z. B. normalerweise keine Angaben über Reiseflughöhen, Flugstrecken und Ausweichflugplätze „in Betracht kommen“ bzw. erforderlich sein (siehe jedoch bezüglich Reiseflughöhen § 43 der LVR und die Anmerkungen hierzu, bezüglich Ausweichflugplätze die Anmerkungen zu § 5 der LVR); oder wenn etwa ein Flugplan nur für jenen Teil eines VFR-Fluges abgegeben wird, der unter Flugverkehrskontrolle steht (z. B. nur für den Abflug oder nur für den Anflug im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes), dann wird überhaupt ein Großteil der Angaben gemäß § 26 Abs. 1 der LVR nicht „in Betracht kommen“ (der Flugplan reduziert sich auf eine bloße „Fluganmeldung“; vgl. jedoch die Anmerkungen zu § 27 Abs. 2 und § 35 Abs. 5 der LVR).

Ein **vollständiger Flugplan** ist auch bei internationalen Flügen erforderlich (§ 25 Abs. 2 der LVR). Besonders ist darauf hinzuweisen, daß bei Flügen außerhalb des Flugplatzverkehrs mit Start und Landung auf demselben (kontrollierten) Flugplatz – wenn also ein Flugplan für den Abflug und ein

Flugplan für den Anflug abgegeben werden muß – ein vollständiger Flugplan für den gesamten Flug erforderlich ist (§ 25 Abs. 3 der LVR), wenn auf den Alarmdienst und den Such- und Rettungsdienst nicht verzichtet werden soll.

Im übrigen ist in allen Fällen, in denen der Flugplan weiterübermittelt wird, jedenfalls die Abgabe eines vollständigen Flugplanes zu empfehlen (und darauf zu verweisen, daß die Übermittlung einiger zusätzlicher Daten kaum ein Erschweris bedeutet, die Kenntnis dieser Daten aber in Flugnotfällen eine entscheidende Rolle für die Sicherheit des Luftfahrzeuges und seiner Insassen spielen kann).

Bei **Nacht-VFR-Flügen** ist die Angabe eines **Ausweichflugplatzes nicht** nur bei Flügen im Flugplatzverkehr, sondern auch bei Flügen im (sonstigen) Sichtbereich des Flugplatzes (wenn also der Pilot erforderlichenfalls – z. B. bei Wetterverschlechterung – innerhalb kurzer Zeit zur Landung zurückgerufen werden kann) oder zu einem nahegelegenen Zielflugplatz (der in entsprechend kurzer Zeit erreicht werden kann) nicht erforderlich.

Zu § 28 der LVR (Form der Flugplanabgabe):

Bei allen Meldestellen für Flugverkehrsdienste liegen Formulare für die **schriftliche Flugplanabgabe** (Flugplanformulare) sowie die Hinweise zum Ausfüllen des Flugplanformulares (siehe LVE-Anhang zu den §§ 24 ff. der LVR) auf.

Ob ein Flugplanformular auszufüllen (also der Flugplan schriftlich abzugeben) ist, richtet sich nach der Art des Fluges und – bei Flügen im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze – nach der Art der Übermittlung der Flugplanmeldung an den TWR. Jedenfalls muß ein Flugplanformular ausgefüllt werden, wenn der Flugplan im Fernschreibweg (AFTN) weiterzumelden ist.

Es ist grundsätzlich Sache des Piloten, das Flugplanformular auszufüllen. Die Organe der Meldestellen für Flugverkehrsdienste (AIS) stehen zwecks Information und Beratung zur Verfügung. Sie sind jedoch keineswegs verpflichtet, das Ausfüllen des Flugplanformulares für den Piloten zu übernehmen; außerdem muß damit gerechnet werden, daß dies oft schon aus Zeitmangel gar nicht möglich sein wird.

Abs. 1:

Im Normalfall ist auf Flugplätzen mit einer Meldestelle der Flugplan **vom Piloten persönlich** abzugeben, auch weil er hier die für seine Flugvorbereitung (§ 5 der LVR) erforderliche Flugberatung erhalten kann (und sich weiters die Wetterberatungsstelle in der Nähe befindet); in vielen Fällen – nämlich wenn es sich nicht nur um kurze Hinweise handelt – wird aber keine fernmündliche Flugberatung möglich sein.

„**Stellvertreter**“ im Sinne des § 28 Abs. 1 der LVR ist nicht nur der zweite Pilot („Stellvertreter des verantwortlichen Piloten“); diese Stellvertretung kann sich vielmehr auch lediglich auf die Flugplanabgabe (und allenfalls etwa auch auf die Entgegennahme der Flug- und Wetterberatung) beziehen. Im Zweifelsfalle ist die Vertretungsbefugnis nachzuweisen. Falls sich ein Pilot von einer fachlich ungeeigneten Person vertreten lassen sollte, wird er zur persönlichen Flugplanabgabe (bzw. auch zur persönlichen Entgegennahme der Flug- und Wetterberatung) aufzufordern sein.

Über den **frühestmöglichen Zeitpunkt der Flugplanabgabe** enthalten die LVR keinerlei Bestimmungen. Im Falle offenbar m. twilliger Inanspruchnahme der Tätigkeit der Behörde könnte jedoch gemäß § 35 des AVG 1950 eine Mutwillensstrafe in Betracht kommen. Grundsätzlich nicht unzulässig ist es, den Flugplan am Vorabend abzugeben und den Flug am Morgen – außerhalb der Dienststunden der Meldestelle – anzutreten. Sofern der Flug außerhalb der Dienststunden der Meldestelle angetreten werden soll, ist der Pilot von der Meldestelle ausdrücklich auf die Bestimmungen im § 29 LVR hinzuweisen und zu verpflichten, die allenfalls nach § 29 Abs. 3 LVR erforderliche Meldung der für die Flugplanabgabe in Betracht kommenden ATS-Stelle zu erstatten, um die unnötige Auslösung des Such- und Rettungsdienstes zu vermeiden. Bei Auslandsflügen kommen die Bestimmungen des § 29 Abs. 2 und 3 LVR nicht zur Anwendung, und ist die erforderliche luftfahrtbehördliche Abfertigung beim Einreichen des Flugplanes durchzuführen.

Abs. 2:

Wenn auf einem Flugplatz auch **andere Formen der Flugplanübermittlung** (z. B. mittels Fernschreiber oder Rohrpost) möglich sind, können auch diese Formen verwendet werden, sofern nicht die persönliche Flugplanabgabe angeordnet wird.

Abs. 3:

Die **Flugplanabgabe im Sprechfunkwege** (von dem am Boden befindlichen Luftfahrzeug aus) ist nur für besondere, begründete Einzelfälle vorgesehen: nämlich wenn damit tatsächlich der raschen Abwicklung des Luftverkehrs (der nicht nur aus dem betreffenden Luftfahrzeug besteht!) gedient ist. Diese Art der Flugplanabgabe wird normalerweise nur für kurze Flugpläne („Fluganmeldungen“) oder etwa dann in Betracht kommen, wenn dem TWR (z. B. bei einer Rundflugserie) die meisten Daten des beabsichtigten Fluges bereits bekannt sind, und der Pilot daher nur einzelne kurze Informationen zu übermitteln hat. Grundsätzlich ist es jedenfalls unzulässig, die TWR-Frequenz mit Flugplanabgaben zu belasten, wenn die Möglichkeit besteht, den Flugplan persönlich oder zumindest fernmündlich abzugeben. Aus dem Wortlaut des § 28 Abs. 3 der LVR („zugestimmt hat“) geht weiters hervor, daß die Zustimmung zur Flugplanabgabe im Sprechfunkwege vor der Flugplanabgabe einzuholen ist. Siehe auch § 24 Abs. 2 der LVR.

Abs. 4:

Um unerwünschte Blockierungen der Sprechfunkfrequenzen zu vermeiden, hat der Pilot vor der **Flugplanabgabe im Sprechfunkwege** (während des Fluges) eine entsprechende **Ankündigung** (und zwar in Englisch „flight plan“, in Deutsch „Flugplan“) zu übermitteln, und die einzelnen Flugplanangaben erst nach Aufforderung durch die Flugverkehrsdienststelle durchzugeben.

Für die Flugplanabgabe gemäß § 28 Abs. 4 der LVR kommt – sowohl vor dem Abflug, als auch während des Fluges – in erster Linie jene ATS-Stelle **in Betracht**, welcher der Abflugplatz zugeordnet ist, sodann die FIC und schließlich jede (andere) ATS-Stelle (vor allem jene, welcher der Zielflugplatz zugeordnet ist).

Ergänzend:

Nach den geltenden LVR besteht keine Möglichkeit (mehr), einen **durchgehenden Flugplan** (einen einzigen Flugplan für einen Flug mit Zwischenlandungen) abzugeben; bei der Meldestelle eines Abflugplatzes können jedoch Flugpläne für mehrere aufeinanderfolgende Flüge (also separate Flugpläne für mehrere „Teilstrecken“) gemeinsam abgegeben werden.

Zu § 29 der LVR (Abflugmeldung):

Abs. 2 und 3:

Mit den Bestimmungen im § 29 Abs. 2 und 3 der LVR soll der Zeitraum der Ungewißheit, ob und in welchem Zeitpunkt der Alarmdienst und der Such- und Rettungsdienst gegebenenfalls in Aktion zu treten haben, möglichst reduziert werden; demgemäß darf der Abflug ohne Abflugmeldung **auch nicht vor der voraussichtlichen Abblockzeit** erfolgen.

Die Sonderbestimmungen im § 29 Abs. 3 der LVR haben den **Vorrang** vor den allgemeinen Bestimmungen im § 30 der LVR.

Zu § 30 der LVR (Änderungen von voraussichtlichen Abblockzeiten):

Für VFR-Flüge, für die nur im **Flugplatzverkehr** (und nicht auf Strecke) Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird, sind Änderungen wie bei nicht kontrollierten Flügen bekanntzugeben.

Für Flüge, bei denen gemäß § 29 Abs. 2 der LVR keine Abflugmeldung erforderlich ist, gelten hinsichtlich der Änderung der voraussichtlichen Abblockzeit **gegebenenfalls nicht die allgemeinen Bestimmungen des § 30, sondern die Sonderbestimmungen des § 29 Abs. 3 der LVR.**

Zu § 31 der LVR (Flugplanänderungen):

Abs. 1 und 3:

Bei kontrollierten Flügen kommt gemäß § 31 Abs. 1 der LVR jene ATC-Stelle **in Betracht**, von welcher jeweils der Flugverkehrskontrolldienst für den Flug ausgeübt wird (§ 69 der LVR); bei nicht kontrollierten Flügen kommt gemäß § 31 Abs. 3 der LVR in erster Linie jene Stelle in Betracht, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde (§ 28 der LVR), und während des Fluges in erster Linie die ATS-Stelle, welcher der Abflugplatz zugeordnet ist, sodann die FIC und schließlich jede (andere) ATS-Stelle.

Abs. 4:

Die Angaben über die Höchstflugdauer und die Gesamtzahl der Personen an Bord gehören nicht zu den Mindestangaben, die jeder Flugplan enthalten muß. Es sind daher diesbezüglich nur dann wesentliche – und somit nach § 31 Abs. 3 LVR anzeigepflichtige – Änderungen denkbar, wenn es sich um einen freiwillig abgegebenen (§ 25 Abs. 3 im Zusammenhalt mit § 27 LVR) oder einen freiwillig vervollständigten Flugplan (§ 27 LVR und die Anmerkungen hierzu) bzw. um einen Flugplan nach § 25 Abs. 2 LVR handelt.

Zu § 33 LVR (Flugplanänderungen aus zwingenden Gründen):

Nach § 33 Abs. 1 und 2 LVR kommen dieselben Stellen wie nach § 31 Abs. 1 und 3 LVR in Betracht; siehe die diesbezüglichen Anmerkungen zu § 31 LVR.

Zu § 34 LVR (Unabsichtliches Abweichen vom Flugplan):

Nach § 34 Abs. 3 und 4 LVR kommt jene ATC-Stelle in Betracht, von welcher der Flugverkehrskontrolldienst für den Flug jeweils ausgeübt wird.

Zu § 35 LVR (Erfüllung des Flugplanes):

Abs. 1 bis 3:

Die Verpflichtung zur Abgabe der Landemeldung trifft den Piloten auch dann, wenn die Landung nicht am Zielflugplatz, sondern auf einem **Ausweichflugplatz** erfolgt.

Wenn sich am Flugplatz der Landung eine Flugplatzkontrollstelle im Dienst befindet, wird die Abgabe der Landemeldung (im Sprechfunkwege oder – falls keine Sprechfunkmöglichkeit besteht – persönlich) nur dann erforderlich sein, wenn es nach den **gegebenen Umständen** (z.B. schlechte Sicht, verschiedenartiger Flugbetrieb auf verschiedenen Landeflächen, Landung auf einer vom TWR aus nicht einsehbaren Fläche) nicht sicher ist, daß die Landung von der Flugplatzkontrollstelle wahrgenommen wurde. Befindet sich am Flugplatz der Landung eine andere Meldestelle als eine Flugplatzkontrollstelle im Dienst, so ist die – persönliche oder fernmündliche – Abgabe der Landemeldung grundsätzlich immer erforderlich.

Die „nächste“ (nach Annex 2 „nearest“) Flugverkehrsdienststelle muß nicht unbedingt die nächstgelegene sein; als „nächste“ ATS-Stelle nach der Landung ist in erster Linie die ATS-Stelle anzusehen, welcher der Flugplatz der Landung zugeordnet ist, sodann die FIC und schließlich jede (andere) ATS-Stelle.

Die bevorstehende Landung kann **irgendeiner** (nach Annex 2 der „appropriate“) Flugverkehrsdienststelle gemeldet werden; primär kommt auch hier die „nächste“ ATS-Stelle in Betracht.

Abs. 5:

Auch wenn am Zielflugplatz keine Möglichkeit zur raschen Übermittlung der Landemeldung gegeben ist, soll der Zielflugplatz im Sicherheitsinteresse angegeben werden. Durch die Flugplanangabe „NO ATA“ („no actual time of arrival“) wird der Pilot von der Verpflichtung zur Übermittlung einer Landemeldung befreit (er verzichtet damit wohl auf die Auslösung des Alarmdienstes wegen Überfälligkeit, ermöglicht aber durch die Angabe des Zielflugplatzes besser gezielte Maßnahmen des Such- und Rettungsdienstes, falls dieser von seiner allfälligen Flugnot Kenntnis bekommt). Im übrigen ist die Flugplanangabe „NO ATA“ auch zulässig, wenn auf dem Zielflugplatz die Möglichkeit für eine rasche Übermittlung der Landemeldung gegeben ist, da es dem Piloten ja freisteht, ob er überhaupt einen Zielflugplatz angibt. Im Sicherheitsinteresse ist jedoch in diesem Falle von der Flugplanangabe „NO ATA“ abzuraten.

Zu § 36 LVR (Freigaben):

Abs. 1:

Die Formulierung „vor Beginn“ ist nicht gleichbedeutend mit „vor dem Abflug“; siehe die Anmerkungen zu den Begriffserläuterungen „IFR-Flüge“ und „kontrollierte Flüge“ im § 2 LVR.

Abs. 5:

Luftfahrzeuge, von denen bekannt ist, daß sie **unrechtmäßigen Störungen** (widerrechtlichen Eingriffen) unterliegen, sind selbstverständlich in jeder Hinsicht bevorzugt zu behandeln.

Eine Bevorzugung kann im übrigen der Flugzweck – vor allem bei den in den Anmerkungen zur Begriffserläuterung „Flugstatus“ im § 2 LVR genannten Flügen – begründen.

Die Bestimmungen im zweiten Satz des § 36 Abs. 5 LVR besagen nicht, daß die Bevorzugung (Vorrangvermerk im Flugplan) bei Flügen zu **militärischen Zwecken** nicht „notwendig“ sein muß, sondern lediglich, daß die Notwendigkeit keiner Begründung bedarf; d.h., daß die Beurteilung den Militärorganen (welchen Organen, ist im Befehlswege geregelt) obliegt. Keineswegs bedarf etwa die Notwendigkeit der Bevorzugung bei allen Flügen zu militärischen Zwecken (zu denen z.B. auch Übungsflüge gehören) keiner Begründung.

Abs. 6:

Bei der Freigabeerteilung werden nur Flugverkehrskontrollaufgaben berücksichtigt; Freigaben basieren daher **ausschließlich auf Verkehrsgesichtspunkten** (der Verkehrssituation sowie dem Flugplatzzustand) und entbinden den Piloten in keiner Weise von den ihm etwa gemäß §§ 3 und 4 Abs. 2 LVR obliegenden Verpflichtungen (vgl. auch § 4 Abs. 1 LVR).

Zur **Überwachungsverpflichtung der Flugverkehrskontrolloren** siehe die Anmerkungen zu § 69 Abs. 6 LVR („überwachen“ heißt nicht etwa, daß eine Freigabe jedenfalls zu verweigern ist, wenn Bestimmungen der LVR — etwa die VMC — voraussichtlich nicht eingehalten werden können: die letzte Verantwortung liegt jedenfalls beim Piloten, der ja in den meisten Übertretungsfällen faktisch gar nicht abgehalten werden könnte; Rechtsverletzungen können eben zumeist nicht verhindert, sondern nur mit Strafe bedroht werden).

Wenn ein Pilot mit einer erhaltenen Freigabe nicht zufrieden ist, so kann er jederzeit eine **anderslautende Freigabe** beantragen, die ihm gemäß § 36 Abs. 6 LVR zu erteilen ist.

Zu § 38 LVR (Ausfall der Sprechfunkverbindung bei kontrollierten Flügen):

Abs. 1:

Der Nachsatz „sofern kein anderes Verfahren aufgetragen wurde“ bezieht sich insbesondere auf die bei Ausfall der Sprechfunkverbindung während des An- oder Abfluges bzw. **bei Ausübung der RADAR-Kontrolle** anzuwendenden (im RAC-Teil der AIP verlautbarten) Verfahren.

Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung hat der Pilot selbstverständlich (siehe § 21 LVR) — jedenfalls im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes oder in Flugplatznähe — (auch) auf durch **Signale und Zeichen** übermittelte Anweisungen zu achten.

Für den Fall, daß bei einem Sichtflug bei Tag zu einem Zielflugplatz innerhalb eines „Sichtfluggebietes“ (einer Kontrollzone und/oder eines anderen überwachten Luftraumes, in die/den nur mit Freigabe eingeflogen werden darf) **keine Sprechfunkverbindung** zustande kommt, sind in den Sichtflugverfahren Regelungen getroffen (bzw. zu treffen).

Zu § 41 LVR (Sichtflug-Wetterbedingungen/VMC):

Abs. 1 und 2:

VFR-Flüge (sowohl unkontrollierte als auch kontrollierte) sind — abgesehen von Sonder-Sichtflügen (im Rahmen des § 44 im Zusammenhalt mit § 41 Abs. 3 und 4 LVR; Begriff: im § 2 LVR) — nur unter VMC und grundsätzlich nur unter Wetterbedingungen zulässig, welche ihre **Beendigung unter VMC gewährleisten**, d.h. soweit nicht etwa der Übergang zum IFR-Flug oder zum Sonder-Sichtflug möglich ist. Sinken die tatsächlichen Werte bei einem VFR-Flug unter die festgelegten VMC-Minima, so hat der Pilot

- den Flug unter VMC — also auf einer anderen als der geplanten Flugstrecke oder in einer anderen Reiseflughöhe (Begriff: im § 2 LVR) — zum Zielflugplatz, erforderlichenfalls zu einem Ausweichflugplatz (Begriffe: im § 2 LVR) oder zum nächstgelegenen geeigneten Flugplatz fortzusetzen, wobei im Falle eines kontrollierten Fluges die er-

forderlichen Flugplanänderungen vorher nach § 31 Abs. 1 und 2 LVR anzuzeigen und die Freigabe gem. § 36 Abs. 2 LVR abzuwarten sind bzw. bei auf Grund einer zwingenden Notwendigkeit erforderlichen Sofortmaßnahmen eine Meldung gemäß § 33 Abs. 1 LVR zu erfolgen hat, während im Falle eines unkontrollierten Fluges die erforderlichen wesentlichen Flugplanänderungen vorher nach § 31 Abs. 3 und 4 LVR anzuzeigen bzw. nachträglich gemäß § 33 Abs. 2 LVR zu melden sind (sofern für den unkontrollierten Flug überhaupt ein Flugplan abgegeben wurde); oder

- innerhalb einer Kontrollzone eine Freigabe für einen Sonder-Sichtflug gemäß § 44 LVR einzuholen; oder
- gemäß § 46 LVR zum IFR-Flug überzugehen.

Die im § 41 Abs. 1 lit. b LVR umschriebenen Wetterminima gelten erst ab einer Höhe von mehr als 300 m GND, wenn diese Höhe gleichzeitig auch größer als 900 m MSL ist; oder anders ausgedrückt: sie gelten erst ab einer Höhe von 900 m MSL, wenn diese Höhe gleichzeitig auch größer als 300 m GND ist.

Die im § 41 Abs. 1 lit. c LVR umschriebenen Wetterminima gelten bis zur Höhe von 300 m GND; falls diese Höhe geringer ist als 900 m MSL, gelten sie weiter bis einschließlich 900 m MSL; oder anders ausgedrückt: sie gelten bis zur Höhe von 900 m MSL; falls diese Höhe geringer als 300 m GND ist, gelten sie weiter bis einschließlich 300 m GND.

Abs. 3 und 4:

Die Bestimmungen im § 41 Abs. 3 LVR haben lediglich (bei Unterschreiten der umschriebenen Minima auf einem Flugplatz innerhalb einer CTR) den Sinn, das Starten und das Landen sowie das Einfliegen in die Flugplatzverkehrszone (derzeit sind für Zivillflugplätze keine ATZs errichtet) oder in die Platzrunde von einer „besonderen“ **Freigabe** (Sonder-Sichtflugfreigabe) abhängig zu machen (weil der Pilot nicht wissen kann, ob zur Zeit IFR-Flüge oder Sonder-Sichtflüge stattfinden, von denen sein Luftfahrzeug nach IFR-Normen zu staffeln wäre). Dabei kommen zwei grundsätzliche **Möglichkeiten** in Betracht:

- Das Flugplatzwetter liegt unterhalb der im § 41 Abs. 3 LVR umschriebenen Minima, und außerdem kann der Pilot außerhalb des Platzrundenbereiches nicht unter VMC (nach § 41 Abs. 1 lit. a LVR) fliegen:
 - im Falle eines Abfluges muß der Pilot schon vor dem Abflug nicht nur die Freigabe für den Start gemäß § 41 Abs. 3 LVR einholen, sondern gleichzeitig auch für den Weiterflug gemäß § 44 LVR;
 - im Falle einer Landung muß der Pilot die Freigabe für den Einflug in die [Flugplatzverkehrszone bzw. die] Platzrunde gemäß § 41 Abs. 3 LVR einholen, bevor er in diese einfliegt und die Freigabe für einen Sonder-Sichtflug gemäß § 44 LVR, bevor er unter IMC fliegt (praktisch werden in den meisten Fällen beide Freigaben gleichzeitig eingeholt werden, weil der Pilot schon beim Einflug in die CTR eine Freigabe für den Sonder-Sichtflug braucht; diese Freigabe wird auch — da der

Zielflugplatz auf Grund des Flugplanes bekannt ist - die Freigabe zum Einflug in die [ATZ bzw.] Platzrunde einschließen, ohne daß dies ausdrücklich gesagt werden müßte);

- das Flugplatzwetter liegt unterhalb der im § 41 Abs. 3 LVR umschriebenen Minima, aber außerhalb des Platzrundenbereiches kann der Pilot unter VMC (nach § 41 Abs. 1 lit. a LVR) fliegen (praktisch ist häufig der Fall einer Bodensicht von weniger als 8 km bei einer dünnen Dunstschicht – darüber aber einwandfrei VMC – gegeben); – Im Falle eines Abfluges muß der Pilot vor dem Abflug die Freigabe nach § 41 Abs. 3 LVR (lediglich für den Abflug) einholen, oder – falls nicht eindeutig feststeht, daß VMC schon kurz nach dem Start gegeben sein werden – zusätzlich die Freigabe für den Weiterflug gemäß § 44 LVR (für einen Sonder-Sichtflug bis er unter VMC fliegt und dies der Flugverkehrskontrollstelle meldet); nach Erreichen von VMC ist der Flug unter Beachtung der für VFR-Flüge innerhalb der CTR aufgetragenen Verfahren fortzusetzen (da die Staffelungsminima für den VMC-Teil geringer sind, als jene für den IMC-Teil, wird die vor dem Abflug erteilte „Sonder-Sichtflugfreigabe“ die weitere Freigabe für den Flug unter VMC bereits umschließen); – im Falle einer Landung muß der Pilot die Freigabe für den Einflug in die CTR gemäß den für VFR-Flüge aufgetragenen Verfahren einholen, sodann die Freigabe für den Einflug in die [ATZ bzw.] Platzrunde gemäß § 41 Abs. 3 LVR, bevor er in diese einfliegt (praktisch wird die zum Einflug in die CTR erteilte Freigabe den nachfolgenden Einflug in die [ATZ bzw.] Platzrunde unter IMC – mit den dann erforderlichen, höheren Staffelungsminima – bereits umschließen).

Zum Erfordernis der Staffelung (bei Sonder-Sichtflügen) siehe § 72 Abs. 1 und 2 LVR sowie die Anmerkungen hiezu; unberührt bleiben selbstverständlich auch hier diejenigen Staffellungen, die vom TWR im Rahmen der normalen Flugplatzkontrolle hergestellt werden.

Hinsichtlich des § 41 Abs. 3 u n d des § 44 LVR ist weiters zu beachten:

- Das Unterschreiten der im § 41 Abs. 3 LVR umschriebenen Minima ist nur für Abflüge und Landungen **auf dem betreffenden Flugplatz** sowie für das Einfliegen (in die Flugplatzverkehrszone oder – wo keine Flugplatzverkehrszone festgelegt ist –) in den Platzrundenbereich des betreffenden Flugplatzes von Belang (Erfordernis der Einholung einer besonderen Freigabe); § 41 Abs. 1 LVR bleibt unberührt.
- Solange das betreffende Luftfahrzeug unter VMC fliegt, ist keine Staffelung erforderlich; unberührt bleiben selbstverständlich auch hier diejenigen Staffellungen, die vom TWR im Rahmen der normalen Flugplatzkontrolle hergestellt werden.

Freigaben für den bloßen Durchflug durch [eine Flugplatzverkehrszone oder] einen Platzrundenbereich dürfen weiterhin auch bei einer Bodensicht von weniger als 1,5 km erteilt werden; die Bestimmungen des § 41 Abs. 1 LVR (besonders über die Flugsicht) bleiben selbstverständlich unberührt.

Siehe auch die Anmerkungen zu § 44 LVR.

Zu § 42 LVR (Zulässigkeit von Sichtflügen):

Abs. 1:

Die Bestimmungen des § 42 Abs. 1 zweiter Satz LVR verpflichten den Piloten seinen Flug – ohne Rücksicht auf den formellen Zeitpunkt des Beginnes der Nacht (Begriff: im § 2 LVR) – entsprechend den gegebenen Umständen so zu planen und so rechtzeitig zu beginnen, daß die Landung bei ausreichenden Sichtverhältnissen gewährleistet ist; dabei werden z. B. Wetterinformationen und die umgebende Landschaft des Zielflugplatzes zu berücksichtigen sein, oder es werden Ausweichmaßnahmen (Ausweichflugplätze) oder eine der voraussichtlichen Gesamtflugdauer entsprechende Zeitreserve vorzusehen sein.

Bezüglich der „ausreichenden Helligkeit“ im Sinne des § 42 Abs. 1 LVR ist besonders auf die Gefahren der ungenügenden Anpassung des Auges bei rascher Helligkeitsänderung (Landung in der Dämmerung) hinzuweisen (FUK). Die Bestimmungen des § 42 Abs. 1 LVR sind nicht anzuwenden, wenn im konkreten Fall der Pilot die Möglichkeit hat, seinen Flug – erforderlichenfalls – als IFR-Flug oder als Nacht-Sichtflug fortzusetzen, und wenn er auf diese Möglichkeit im Flugplan (unter „sonstige Angaben“) hinweist. Bei Flügen im Sichtbereich des Flugplatzes besteht die uneingeschränkte Möglichkeit, die Zeit des Tages voll auszunützen, sofern nicht aus Sicherheitsgründen (besonders wegen vorzeitiger Dunkelheit infolge Bedeckung mit tiefen Wolken) eine frühere Landung erfolgen muß (das Vorliegen solcher Sicherheitsgründe wird bei Flügen im Sichtbereich eines kontrollierten Flugplatzes für den TWR maßgebend sein, um die Flugbeendigung anzuraten bzw. anzuordnen).

Abs. 2:

Eine Zustimmung gemäß § 42 Abs. 2 LVR wird nur dann in Betracht kommen, wenn die Flugverkehrskontrollstelle eine gesicherte Staffelung zu IFR-Flügen ohne Beeinträchtigung dieser Flüge herstellen kann. Dazu wird normalerweise zumindest Sprechfunkverbindung mit der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle erforderlich sein. Auf die Einhaltung der VMC nach § 41 Abs. 1 lit. a LVR wird besonders hingewiesen. VFR-Flüge werden untereinander gestaffelt, soweit dies möglich ist.

Zum Begriff „Sprechfunkverbindung“ siehe die Anmerkungen zu § 6 LVR.

Als geeignet ist ein Sekundärradar-Transponder dann anzusehen, wenn gewährleistet ist, daß Abfragen nach Modus A in 4096 Kodes und Abfragen nach Modus C in Verbindung mit einer automatischen Druckhöhenübermittlung beantwortet werden können.

Zu § 43 LVR (Reiseflughöhen für Sichtflüge):

Flugflächen müssen gemäß § 43 LVR nur beim **Reiseflug** verwendet werden und (selbstverständlich) nicht beim Steig- oder Sinkflug; dem VFR-Piloten bleibt es bei unkontrollierten Flügen überlassen, sich für den Reiseflug zu entscheiden und die VFR-Reiseflughöhen zu verwenden (soweit dies – besonders im Gebirge – überhaupt durchführbar ist).

Bei kontrollierten VFR-Flügen in gegebenenfalls nur bei kontrollierten (IFR- oder VFR-)Flügen benutzbaren überwachten Lufträumen werden die IFR-Reiseflughöhen (§ 49 LVR) zu verwenden, d.h. gegebenenfalls im Sinne des Schlußsatzes des § 43 LVR aufzutragen sein.

Zu § 44 LVR (Sonder-Sichtflüge):**Abs. 1:**

Für Starts und Landungen sowie Einflüge in eine CTR oder einen Platzrundenbereich innerhalb einer CTR sind außer den Bestimmungen des § 44 LVR die Bestimmungen des § 41 Abs. 3 und 4 LVR maßgebend (siehe auch die Anmerkungen hierzu); bezüglich der Staffelung bei Sonder-Sichtflügen siehe § 72 Abs. 1 Z. 2 und 3 sowie Abs. 2 LVR und die Anmerkungen hierzu, sowie die Anmerkungen zu § 41 Abs. 3 LVR. Besonders ist darauf hinzuweisen, daß der Einflug in eine CTR unter IMC ohne die hierfür erforderliche Freigabe eine erhebliche Gefährdung von IFR-Flügen darstellt, weil keine Separation möglich ist.

Abs. 3:

Mit der Zitierung des § 37 Abs. 2 LVR im § 44 Abs. 3 LVR wird zum Ausdruck gebracht, daß **Sonder-Sichtflüge ohne Sprechfunkverbindung im Flugplatzverkehr** – ausgenommen Flüge zur gewerbmäßigen Personenbeförderung – auch zulässig sind, wenn keine Sprechfunkmöglichkeit besteht.

Abs. 4:

Freigaben für Sonder-Sichtflüge dürfen nicht (mehr) allein deshalb verweigert werden, weil der konkrete Flug als **IFR-Flug** durchgeführt werden könnte (also das Luftfahrzeug für IFR-Flüge zugelassen ist und der Pilot die erforderliche IFR-Berechtigung hat); keinesfalls dürfen sie verweigert werden, wenn diese Freigaben „im Interesse der raschen Abwicklung des Luftverkehrs“ (vgl. § 68 Abs. 1 Z. 3 LVR) liegen und im Hinblick auf die Verkehrslage und die Sicherheit im allgemeinen keine Bedenken bestehen.

Bei Sonder-Sichtflügen in den **CTR Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg** bei einer Flugsicht unter 3 km und einer wahren Eigengeschwindigkeit des Luftfahrzeuges von mehr als 120 Knoten erscheint auf Grund der orographischen Verhältnisse die Sicherheit der Luftfahrt im allgemeinen beeinträchtigt. Freigaben für solche Flüge dürfen nur erteilt werden, wenn die Bodensicht mindestens 3 km beträgt.

Zu § 45 LVR (Nacht-Sichtflüge):**Abs. 1:**

Das Mitführen von gebrauchsfertigen Fallschirmen für alle Luftfahrzeuginsassen bei der Durchführung von Nacht-Sichtflügen ist nicht zwingend vorgeschrieben, wird jedoch empfohlen.

Die Bestimmungen im § 45 Abs. 1 LVR, wonach Nacht-Sichtflüge – ausgenommen Nacht-Sichtflüge im Flugplatzverkehr nichtkontrollierter Flugplätze und Nacht-Sichtflüge mit Hubschraubern zur Durchführung von Ambulanz- oder Rettungsflügen außerhalb überwachter Lufträume (und ebenso gemäß § 64 LVR Nacht-Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen) (vgl. die Anmerkungen zur Begriffsumschreibung „kontrollierte Flüge“ im § 2 LVR auch bezüglich der Sonderbestimmungen in den LVR) – nur als **kontrollierte Flüge** zulässig sind, verpflichtet die Piloten zur Beachtung der diesbezüglichen Bestimmungen (wie Einhalten des Flugplanes, Flugplanänderungen, Sprechfunkverbindung – siehe hierzu auch die Anmerkungen zu § 6 LVR – usw.). Inwieweit Nacht-Sichtflüge von der Flugverkehrskontrolle als kontrollierte Flüge geführt werden, ergibt sich aus den Bestimmungen des § 68 Abs. 2 LVR; Staffelung ist gemäß § 72 Abs. 1 LVR nur gegenüber IFR-Flügen vorgesehen, soweit möglich, werden jedoch auch Nacht-Sichtflüge untereinander gestaffelt. Innerhalb überwachter Lufträume sind Nacht-Sichtflüge (außer im Flugplatzverkehr nichtkontrollierter Flugplätze) nur unter Flugverkehrskontrolle zulässig.

Die Piloten von Nacht-Sichtflügen sind besonders darauf hinzuweisen, daß solche Flüge in der Regel nur dann ohne Gefährdungen und ohne Verstöße durchgeführt werden können, wenn auf Grund der vorliegenden Wettermeldungen und Wettervorhersagen die Durchführung der Nacht-Sichtflüge unter den vorgeschriebenen **VMC gemäß § 41 Abs. 1 lit. a und Abs. 3 LVR** und mit Erdsicht mit Sicherheit erwartet werden kann. Besonders ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben, daß etwa bei bloßer Sichtbarkeit von Lichtern auf der Erdoberfläche noch keine Erdsicht gegeben ist, vielmehr muß die Erdoberfläche erkennbar sein.

Falls sich während der Durchführung eines Nacht-Sichtfluges die Wetterverhältnisse am Zielflugplatz verschlechtern und die vorgeschriebenen Minima nicht gegeben sind (z.B. die Bodensicht unter 8 km fällt), ist es der **Entscheidung des Piloten** überlassen (§ 4 Abs. 1 LVR; vgl. auch die Anmerkungen zu § 36 Abs. 6 LVR), ob die Sicherheit bei Fortsetzung des Fluges zum Zielflugplatz gewährleistet erscheint, oder ob ein **Ausweichflugplatz** anzufliegen ist; diese Entscheidung ist dem Piloten aber weitestmöglich durch Informationen (Wettermeldungen und Wettervorhersagen, Informationen über den Flugplatzzustand usw.) zu erleichtern. Liegt der Verdacht einer schuldhaften Verletzung der LVR (besonders auch wegen mangelhafter Flugvorbereitung im Sinne des § 5 LVR) vor, oder sind konkrete Gefährdungen eingetreten, so sind solche Vorfälle zu melden.

Abs. 2:

Bei Nacht-Sichtflügen im Flugplatzverkehr oder in Flugplatznähe ist die Angabe eines **Ausweichflugplatzes** nicht erforderlich (siehe die Anmerkungen zu § 27 LVR).

Abs. 5:

Die Sicherheit der Luftfahrt im Sinne des § 45 Abs. 5 LVR kann im besonderen dann als gewährleistet angesehen werden, wenn allen in Betracht kommenden Piloten jene Verkehrsinformationen erteilt werden können, die zur Vermeidung von Kollisionen erforderlich sind.

Zu § 46 LVR (Übergang vom VFR- zum IFR-Flug):

Bei der im § 46 Abs. 1 LVR vorgesehenen Frist von 10 Minuten handelt es sich um eine **bloße Ordnungsfrist** (ohne Straf- oder Säumnisfolgen), die im Interesse des Flugsicherungsbetriebes einzuhalten ist. Wird die Frist nicht eingehalten, dann muß damit gerechnet werden, daß die erforderliche Freigabe nicht rechtzeitig erteilt werden kann, und der Flug daher nicht zum vorgesehenen Zeitpunkt als IFR-Flug fortgesetzt werden darf. Selbstverständlich sind aber die Flugverkehrskontrollstellen verpflichtet, auch bei Nichteinhalten der Ordnungsfrist die Freigabe nach Maßgabe der Verkehrslage womöglich rechtzeitig zu erteilen.

Zu § 47 LVR (Zulässigkeit von IFR-Flügen):

Abs. 2:

Im § 47 Abs. 2 LVR wird auf die für die **Flugstrecke** erforderlichen Instrumente und die hierfür erforderliche Navigationsausrüstung Bezug genommen, nicht auf die für die Lufttüchtigkeit für Instrumentenflüge maßgebende Ausrüstung (siehe hierzu § 3 Abs. 3 LVR) überhaupt.

Abs. 3:

Die Bestimmungen des § 47 Abs. 3 LVR sollen gewährleisten, daß der Flugplan rechtzeitig an jene Flugverkehrskontrollstellen übermittelt werden kann, die für die Staffelung der IFR-Flüge zu sorgen haben, diese Vorschrift - und nicht die des § 46 Abs. 1 LVR - ist daher auch dann anzuwenden, wenn ein Flug zwar als VFR-Flug begonnen hat, aber bereits **kurz nach dem Start als IFR-Flug fortgesetzt** werden soll.

Zu § 48 LVR (Mindestflughöhen für IFR-Flüge):

Der in Österreich verwendete Ausdruck „**Bergland**“ erscheint im Hinblick auf den Sinn der Bestimmungen - Gefährdungen durch Bodenhindernisse und besondere Wettererscheinungen in Bodennähe zu verhindern - und unter Berücksichtigung der geographischen Verhältnisse hinreichend bestimmt.

Hinsichtlich der - selbstverständlich - nicht meß-, sondern nur **schätzbaren Entfernungen** ist die (auf Grund der jeweils verfügbaren Navigationseinrichtungen auf der Erdoberfläche und an Bord des Luftfahrzeuges) mögliche Navigationsgenauigkeit entsprechend in Rechnung zu stellen.

Da innerhalb des Bundesgebietes IFR-Flüge nur als kontrollierte Flüge zulässig sind (§ 47 Abs. 1 LVR), kommt den Bestimmungen des § 48 LVR primär nur für die Festlegungen der Flugverkehrskontrolle Bedeutung zu.

Zu § 49 (Reiseflughöhen für IFR-Flüge):

Auftragene Verfahren können nicht nur in Betracht kommen, um andere Flugflächen, sondern auch um „**Reisesteigflüge**“ zwischen zwei Flugflächen oder oberhalb einer Flugfläche (für sehr schnelle Flugzeuge) freizugeben.

Zu § 50 LVR (Übergang vom IFR- zum VFR-Flug):

Abs. 2:

Mit den Bestimmungen im § 50 Abs. 2 LVR soll verhindert werden, daß **innerhalb kurzer Zeitspannen** mehrmals die Flugregeln gewechselt werden (weil damit ungerechtfertigterweise einerseits der Sprechfunkverkehr mit Flugplanabgaben bzw. Flugplanänderungen, und andererseits der Fernmeldeverkehr mit der Weitergabe der Meldungen belastet würde).

Weiters soll durch diese Bestimmungen verhindert werden, daß sich Piloten dadurch **ungerechtfertigte Vorteile** verschaffen, daß sie den IFR-Flugplan aufheben und den Flugplatz direkt zur Landung anfliegen, dabei aber anderen Luftfahrzeugen (mit denen das Instrumenten-Anflugverfahren geflogen wird) den Anflug abschneiden, sie allenfalls sogar behindern und ihre Landung verzögern. Wenn jedoch nach der jeweiligen Verkehrslage keine derartige Benachteiligung anderer Anflüge zu erwarten ist, besteht kein Grund, bei entsprechender Wetterlage die Aufhebung eines IFR-Flugplanes zu verwehren, auch wenn die Landung sodann schon vor Ablauf der vorgesehenen 15 Minuten erfolgen wird (vgl. hierzu auch die zu unterscheidende Möglichkeit nach § 72 Abs. 3 LVR).

Zu § 51 LVR (Nichtanwendbarkeit von Bestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern):

Die Bestimmungen des § 51 LVR (und ff.) gelten für Segelflugzeuge und Motorsegler im Segelflug sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern. Soweit **Motorsegler** im Motorflug geführt werden, sind mit ihnen vor allem auch kontrollierte Flüge - im besonderen Flüge im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze - zulässig; entscheidend ist nach dem Sinn und Zweck der Bestimmungen, ob (im konkreten Fall) die Vorschriften und Verfahren für kontrollierte Flüge eingehalten werden können.

Zu betonen ist, daß die Vorschriften der LVR über Flugvorbereitung (§ 5) und Mindestflughöhen (§ 7; siehe § 52 Abs. 2 LVR und die Anmerkungen hierzu im LVE) auf Segelflüge sowie Flüge mit Hänge- und Paragleitern (grundsätzlich) Anwendung finden (verschiedentlich ist von FUKen vor dem Fliegen in einer fremden Umgebung eine **Einweisung** zumindest sehr nachdrücklich empfohlen und die Aufhebung der Sonderbestimmungen über **Mindestflughöhen** verlangt worden; siehe unten). Da die Bestimmungen der LVR über **Flugpläne** auf Segelflüge sowie Flüge mit Hänge- und Paragleitern keine Anwendung finden, ist auch bei beabsichtigten Grenzüberflügen (vgl. § 25 Abs. 2 LVR) kein Flugplan erforderlich. Unberührt bleiben hiedurch selbstverständlich Vorschriften über die grenzpolizeiliche, zollbehördliche und luftfahrtbehördliche Abfertigung, über das allfällige Erfordernis von Ein- und Ausflugsbewilligungen u. dgl. Außerdem sind die in Betracht kommenden ausländischen Luftverkehrsvorschriften zu beachten (nach denen Flugplanzwang auch für Grenzüberflüge mit Segelflugzeugen bzw. im Segelflug bestehen kann; zu wiederholen ist in diesem Zusammenhang, daß nach den Vorschriften der BRD für Segelflüge im grenzüberschreitenden Luftverkehr nach und von Österreich keine Flugpläne mehr übermittelt werden müssen).

Sonder-Sichtflüge sind als Segelflüge bzw. Flüge mit Hänge- und Paragleitern grundsätzlich nicht durchführbar; wenn der § 44 LVR im § 51 LVR nicht ausdrücklich als unanwendbar erklärt wurde, so unter Bedachtnahme auf den Sinn und Zweck der Regelungen, um im besonderen Motorflugzeugschlepps im Sonder-Sichtflug aus einer Kontrollzone hinaus nicht auszuschließen, desgleichen Platzsegelflüge im abgesonderten Segelflughbereich (vgl. die Hinweise zur Begriffserläuterung „**Kontrollierte Flüge**“ im § 2 LVR) kontrollierter Flugplätze.

Zu § 52 LVR (Hangsegelflüge):**Abs. 1:**

Hangflugordnungen sind im Bedarfsfall (d.h. für regelmäßig mit mehreren Segelflugzeugen benützte Hangaufwindgebiete) zu **vereinbaren** bzw. von dem für den Segelflugbetrieb auf jenem Flugplatz Verantwortlichen zu **erstellen**, von welchem aus der betreffende Hang befliegen wird; kommen mehrere Flugplätze in Betracht, so ist einvernehmlich vorzugehen.

Inhaltlich sind die Hangflugordnungen im Rahmen der unabdingbaren Bestimmungen der LVR, besonders ihres § 53 zu halten; sie haben alle zusätzlichen Verkehrsregeln für Segelflüge zu enthalten, die erforderlich sind, um die Sicherheit aller Segelflüge in den betreffenden Hangaufwindgebieten zu gewährleisten.

Wie von FUKen wiederholt festgestellt wurde, ist das (zu) nahe Fliegen an steilen Felswänden mit einem sehr großen Risiko verbunden, und ist bei Hangsegelflügen überhaupt grundsätzlich ein entsprechender **Sicherheitsabstand** einzuhalten, weil an Hangflächen regelmäßig ungünstigere Aufwindverhältnisse herrschen, als in weiterer Entfernung (was besonders für bewaldete Hangstücke gilt); dieser Sicherheitsabstand ist je nach Exposition, Neigung, Bodenbeschaffenheit und den klein-orographischen Verhältnissen örtlich und zeitlich sehr verschieden (weshalb in der Regel nur eine örtliche Einweisung die Sicherheit gewährleisten kann).

Die Hangflugordnungen sollen eine genaue Beschreibung des Geländes und Hangflugregeln unter Verwertung der jeweiligen Erfahrungen entsprechend den besonderen Verhältnissen (besonders den Aufwindverhältnissen) in dem betreffenden Gebiet enthalten (FUK). Bei der Erstellung von Hangflugordnungen ist u.a. zu prüfen, ob ein bestimmter Hangbereich (bis zu einer festzulegenden Höhe) Übungsfliegern vorbehalten und der Einflug von Leistungsfliegern in diesen Bereich verboten werden soll (FUK). Vor allem sind u. a. auch Rückflughöhenminima vorzusehen (FUK), wobei sich für Passagierflüge die Einhaltung einer besonderen Sicherheitshöhe empfiehlt, um eine vollkommen gefahrlose Landung zu gewährleisten, besonders wenn ein Segelhang vom Flugplatz oder einem absolut sicher zu erreichenden, vollkommen geeigneten Außenlandeplatz durch Geländehindernisse getrennt ist.

Den Verantwortlichen für den Segelflugbetrieb auf Flugplätzen, von denen aus Hangsegelflüge durchgeführt werden, ist dringend zu empfehlen, soweit wie möglich mit Segelfliegern, die noch keine Erfahrung im Hangsegeln haben oder welche die besonderen örtlichen Verhältnisse nicht kennen, einen **Einweisungsfly** durchführen zu lassen. Besondere Vorsorge ist auch dafür zu empfehlen, daß bei stark veränderlichen Wetterlagen Flugschüler nur Hangsegelflüge durchführen, wenn sich im dafür vorgesehenen Luftraum entsprechend wenige andere Segelflugzeuge befinden (FUK).

Abs. 2:

Eine **Gefährdung** im Sinne des § 52 Abs. 2 Satz 1 LVR erscheint z.B. beim Überfliegen von Viehherden oder Wildrudeln gegeben.

Durch die Bestimmungen des § 52 Abs. 2 LVR bleiben alle Bestimmungen des § 7 Abs. 1, 3 und 4 **unberührt**, wonach insbesondere bei Flügen über dichtbesiedelten Gebieten oder über Menschenansammlungen im Freien (z.B. an Ausflugsorten) sowie über bestimmten Stadtgebieten erheblich größere **Mindestflughöhen** einzuhalten sind.

Im Anschluß an die Bestimmungen des § 52 LVR ist auch auf die Flugsicherheitshinweise "Fliegen in den Alpen", sowie auf die Anmerkungen im LVE zu § 3 LVR und zu § 56 Abs. 1 LVR

hinzuweisen. Segelflieger sind besonders auf die speziellen Gefahren und Störungsverhältnisse in den Alpen hinzuweisen, mit denen die normale Segelfliegerausbildung nicht belastet werden kann; vor allem ist beim Überfliegen von Hochpässen und Hochjochen mit steilen Seitenflanken auf der Leeseite des Höhenwindes mit verschiedenen Abwärtskomponenten zu rechnen; bei tiefem Fliegen soll daher wegen der leichteren Umkehrmöglichkeiten nicht über der Mitte der gegen den Übergang ziehenden Bergfurche, sondern besser schräg hangnah geflogen werden (FUK).

Verschiedene ernste Zwischenfälle geben Anlaß zu der Warnung, daß den Vorschlägen (FUK) näher getreten werden müßte, die Ausnahmebestimmung des § 52 Abs. 2 LVR für Segelflieger aufzuheben bzw. Hangsegelflüge nur mehr an unbesiedelten Hängen zuzulassen (um wenigstens Außenstehende nicht zu gefährden), falls sich die Fälle kraß unsachgemäßen Verhaltens bzw. die Fälle von Rücksichtslosigkeit weiter häufen sollten – und vereinsinterne Maßnahmen wirkungslos bleiben.

Zu § 53 LVR (Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge):

Beim Einfliegen in ein thermisches Aufwindgebiet (§ 53 Z. 1 LVR) ist wegen der Wahrscheinlichkeit verschiedener Steiggeschwindigkeiten besonders (auch) auf die Einhaltung eines **sicheren Höhenabstandes** zu anderen Segelflugzeugen zu achten; falls die Überhöhung zu anderen Segelflugzeugen nicht mit Sicherheit ausreicht, soll das Einordnen nur unterhalb der bereits kreisenden Segelflugzeuge erfolgen (FUK).

Auch bei Leistungssegelflügen sollte zwischen im selben Aufwindgebiet in derselben Richtung kreisenden Segelflugzeugen ein entsprechender vertikaler Sicherheitsabstand eingehalten werden; besonders wenn der tiefer fliegende Pilot ein höher fliegendes Luftfahrzeug nicht ständig beobachten kann, sollte bei geringer werdendem Abstand das Aufwindgebiet rechtzeitig verlassen werden (FUK).

Am Hang fliegende Segelflugzeuge sollen in ungefähr gleicher Höhe fliegende Segelflugzeuge grundsätzlich nicht überholen (FUK).

Im Interesse der **Zusammenstoßvermeidung im allgemeinen** wurden besonders folgende Vorschläge (FUK) erstattet:

Verhaltensvorschriften in den Segelflugbetriebsordnungen der Flugplätze für die Zeit nach dem Ausklinken unter Berücksichtigung der meteorologischen und der Platzverhältnisse (so daß eine sichere Höhen- und Abstandstaffelung der Flugzeuge erreicht wird); Beachtung eines gefahrlosen Startaufbaues (bzw. rechtzeitige Durchführung des Startaufbaues); vor allem u.a. gleichsinnige Platzrundenausführung von einer Doppeltrommelwinde (so daß zumindest vor und im Landeanflug die vordere Maschine im Blickfeld des Piloten bleibt und gefährliches Gegeneinanderkurven vermieden wird); Überwachung und nachdrückliche Maßnahmen zur Gewährleistung des Fliegens korrekter Landeeinteilungen auch durch geübte Segelflieger nach festgelegten Verfahren mit entsprechenden Mindesthöhen.

Zu § 54 LVR (Nacht-Sichtflüge mit Segelflugzeugen):

Die Bestimmungen des § 54 LVR gelten für Nacht-Sichtsegelflüge anstelle der Bestimmungen des § 45 LVR (siehe auch § 51 LVR); Nacht-Sichtsegelflüge sind insbesondere keinesfalls **kontrollierte Flüge**.

Die vorgesehene **Zustimmung** wird erforderlichenfalls mit einer Höhenbeschränkung und/oder anderen Nebenbestimmungen (Bedingungen, Auflagen bzw. Befristungen) zu verbinden sein, um eine Separation von IFR-Flügen gewährleisten zu können.

Zu § 56 LVR (Höhensegelflüge):

Abs. 1:

Die praktische Durchführung von Höhensegelflügen in den derzeit im Anhang D vorgesehenen Höhensegelfluggebieten hat auf Grund **allgemeiner Absprachen** zwischen der Bezirkskontrollstelle (§ 69 Abs. 2 LVR) Wien und den für den Segelflugbetrieb auf den in Betracht kommenden Flugplätzen - das sind ausschließlich Hohenems-Dornbirn, Innsbruck, Lienz, St. Johann/Tirol und Zell am See - Verantwortlichen zu erfolgen; die Einhaltung dieser Absprachen ist im erforderlichen Umfang gemäß § 56 Abs. 1 LVR sicherzustellen. In Ausnahmefällen (etwa für Rekordversuche) besteht gemäß § 42 Abs. 2 LVR die Möglichkeit, Segelflugbetrieb in Höhen über Flugfläche 250 durchzuführen.

Föhnsegelflüge sollen nur nach **genauester Einweisung** des Piloten in die allgemeinen und besonderen Wettererscheinungen (bei extremen Föhnwetterlagen mit möglichen Rotorenbildungen etwa, sollten Höhensegelflüge überhaupt unterlassen werden) und nur in Bereichen durchgeführt werden, für die der Pilot eine praktische Einweisung - bei der auf genaue Orientierungsmöglichkeiten Wert zu legen ist - erhalten hat; auf die Bestimmungen des § 3 Abs. 2 LVR ist vor Föhnsegelflügen besonders zu achten, da mit solchen Flügen besondere physische und psychische Belastungen verbunden sind. Piloten mit Herz- oder Kreislaufstörungen etwa, sollten sich überhaupt nicht solchen extremen fliegerischen Belastungen aussetzen (FUK).

Bei Durchführung von Höhensegelflügen haben die Piloten **besonders zu beachten**, daß

- die seitlichen Begrenzungen und die Obergrenzen der Höhensegelfluggebiete genau eingehalten werden,
- vor dem Einflug sowie nach dem Ausflug die im § 41 LVR festgelegten Sichtflug-Wetterminima nicht unterschritten werden dürfen und
- innerhalb des Höhensegelfluggebietes die im § 41 Abs. 1 lit. a LVR festgelegten Wetterbedingungen gegeben sein müssen (§ 56 Abs. 3 LVR).

Abs. 2:

Auf Grund der Meldungen über den Beginn von Höhensegelflügen wird das Höhensegelfluggebiet praktisch **aktiviert**, d.h. daß bis zur Meldung über die Beendigung der Höhensegelflüge keine Freigaben zum Durchflug durch dieses Gebiet - ausgenommen für andere Segelflüge - erteilt werden.

Zu § 56 a LVR (Flüge mit Hänge- und Paragleitern):

Die **LVR 1967** in der geltenden Fassung finden - mit den sich aus den LVR selbst ergebenden Abweichungen - auch auf Hänge- und Paragleiter Anwendung. Hervorzuheben sind zunächst die allgemeinen Bestimmungen etwa über den Betrieb (§ 3 LVR); auch für den Betrieb von Hänge- und Paragleitern gilt u.a. das allgemeine Gefährdungsverbot. Besonders dürfen danach Hänge- und Paragleiter nicht im Bereich stark bebauten Geländes und stark befahrener Skipisten eingesetzt werden, und weiters ist danach das Überfliegen von Personen, Gebäuden, öffentlichen Transportanlagen (Bahnen, Seilbahnen, Skiliften usw.) und von Freileitungen, jedenfalls in geringerem Abstand als etwa 50 m zu dem Hindernis, zu vermeiden. Ferner ist bei Hänge- und Paragleiterflügen danach ein geeigneter Kopfschutz zu tragen. Weiters hervorzuheben sind die allgemeinen Bestimmungen über Verantwortlichkeiten (§ 4 LVR) oder Flugvorbereitung (§ 5 LVR). Neben den allgemeinen Ausweichregeln (§§ 11 ff. LVR) gelten für Hänge- und Paragleiter die besonderen Ausweichregeln für Segelflugzeuge (§ 53 LVR), wie für Hänge- und Paragleiter überhaupt grundsätzlich dieselben Bestimmungen wie für Segelflüge (§ 51 LVR). Der Betrieb von Hänge- und Paragleitern ist nur bei Tag (§ 2 LVR) und nur unter Sichtflugwetterbedingungen (§ 41 LVR) zulässig, bei Nacht nur in den in Schulbewilligungsbescheiden festgelegten hindernisfreien (Übungs-) Bereichen und in anderen, vom BAZ eigens hierfür festgelegten Bereichen, jedoch nur bei vollkommen klarem Wetter und nur bei einer Sicht von mindestens 5 km.

Zu § 57 LVR (Fallschirmabsprünge):

Im Sicherheitsinteresse ist bei Fallschirmabsprünge zusätzlich zu den Bestimmungen des § 57 LVR zu beachten:

Sprungaufträge sollen eindeutig (womöglich schriftlich) erstellt und genau durchgesprochen werden.

Nach längeren Sprungpausen sollen Fallschirmabsprünge nur aus Höhen von mehr als 400 m GND, nur mit automatischer Auslösung und nur bei günstigen Wetterverhältnissen (die Bodenwindgeschwindigkeit soll jedenfalls nicht mehr als 8 m/sec betragen) durchgeführt werden; die Leistungen sollen nur allmählich erhöht werden. Zivilluftfahrerschulen, Vereine usw. sollten Flugschüler und Fallschirmspringer auf diese Empfehlung dringend hinweisen (FUK).

Bei **Absetzflügen** sollte womöglich eine für die Überwachung des Absetzens verantwortliche Person mitfliegen (FUK). Nach Möglichkeit sollen alle Insassen von Absetzluftfahrzeugen (auch der Pilot) gebrauchsfertige Fallschirme angelegt haben (FUK).

Abs. 1:

Von den Bewilligungsbehörden wird erhöhte Aufmerksamkeit darauf zu richten sein, daß in **Außenabsprungebewilligungen** entsprechende Zeichen und Signale (die aus Systemgründen nicht gut etwa in die LVR aufgenommen werden konnten) zur Sicherung von Absprüngen als Auflagen aufgenommen werden.

Abs. 2:

Die Zustimmung (nach § 57 Abs. 8 und 9 LVR) zur Durchführung von **Fallschirmabsprüngen bei Nacht** darf nur bei Erfüllung folgender Voraussetzungen bzw. unter Vorschreibung folgender Bedingungen erteilt werden:

- Fallschirmabsprünge dürfen nur von Inhabern einer gültigen **Sicht-Nachtsprungberechtigung** (siehe ergänzende Anmerkungen zu §§ 108 bis 110 ZLPV im ZPE) durchgeführt werden, von andern Fallschirmspringern nur unter der Aufsicht eines Fallschirmsprunglehrers mit der Lehrberechtigung für Sicht-Nachtsprünge.
- Für Fallschirmabsprünge bei Nacht sollen — unter Berücksichtigung der jeweiligen Sprungerfahrung — **Fallschirme** mit einer zusätzlichen, automatischen Auslösevorrichtung verwendet werden.
- Fallschirmabsprünge bei Nacht dürfen nur von dafür zugelassenen Luftfahrzeugen aus durchgeführt werden, deren Pilot mit der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle in Sprechfunkverbindung (§ 6 LVR) steht.
- Fallschirmabsprünge bei Nacht dürfen nur als Zielsprünge auf Flugplätzen, nur unter VMC (§ 41 Abs. 1 lit. a und Abs. 3 LVR), nur mit Erdsicht und nur bei einer Bodengeschwindigkeit von höchstens 6 m/sec ausgeführt werden, außerdem muß der Luftraum innerhalb der seitlichen Grenzen des Flugplatzübungsbereiches bis zur Absatzhöhe wolkenfrei sein. Neben der generellen Zustimmung gemäß § 57 Abs. 8 LVR ist nach § 57 Abs. 5 LVR die gem. § 57 Abs. 4 LVR erforderliche Zustimmung für jeden Absprung einzuholen. Außer dem Absetzluftfahrzeug darf sich kein Luftfahrzeug in Flugplatznähe befinden (so daß gewährleistet erscheint, daß sich während der gesamten Dauer des Absprunghes kein weiteres Luftfahrzeug im Flugplatzverkehr befinden wird). Zwischen dem Piloten des Absetzluftfahrzeuges und dem Fallschirmspringer muß die Einhaltung eines die Sicherheit während des gesamten Absprunghes gewährleistenden Abstandes vereinbart werden.
- Das Ziellandefeld am Flugplatz muß derart **beleuchtet sein**, daß eine sichere Landung gewährleistet erscheint (Positionslichter oder Zeichen im Sinne des § 23 LVR werden an Fallschirmen nicht geführt). Der Fallschirmspringer muß eine gebrauchsbereite Taschenlampe mit sich führen (sodaß es ihm möglich ist, das Öffnen des Fallschirmes zu überwachen und gegebenenfalls auch außerhalb des Ziellandefeldes sicher zu landen). Die Taschenlampe muß derart verwahrt werden, daß sie während des Sprunghes nicht herabfallen kann.

Soweit die Erfüllung der angeführten Voraussetzungen und Bedingungen nicht vor der Erteilung der erforderlichen Zustimmung nachgeprüft werden kann, ist ihre Erfüllung gemäß § 57 Abs. 9 LVR dem Fallschirmspringer bzw. dem Piloten des Absetzluftfahrzeuges aufzuerlegen.

Fallschirmabsprünge sind zwar nur nach den VFR, wohl aber allenfalls (der § 44 LVR wird im § 57 Abs. 1 LVR nicht für unanwendbar erklärt) auch unter IMC zulässig.

Bei Fallschirmabsprüngen auf kontrollierten Flugplätzen oder in deren Nähe, die **außerdem** (ganz oder teilweise) in überwachten Lufträumen durchgeführt werden, ist auch die erforderliche Zustimmung der ACC im Wege des TWR einzuholen (der einvernehmlich mit der ACC Wien vorzugehen hat). Zur Gewährleistung der Sicherheit (besonders etwa bei Durchführung mehrerer Fallschirmabsprünge während eines längeren Zeitraumes in einem bestimmten Gebiet) ist die **Festlegung eines Gefahrengbietes** von der befaßten Flugsicherungsstelle zu veranlassen.

Zu § 58 LVR (Freiballongfahrten):**Abs. 2 bis 4:**

Die im § 58 Abs. 2 LVR vorgeschriebenen Angaben sind kein **Flugplan** im Sinne der LVR. Die Meldepflichten der Freiballongfahrer gemäß § 58 Abs. 2, 3 und 4 LVR dienen — außer zur Information der Flugsicherung (besonders auch für RADAR-Kontrollzwecke) — z.B. bei Starts mehrerer Ballone (etwa bei Veranstaltungen wie Wettbewerben) oder unter besonderen Umständen auch bei Ballongfahrten über lange Strecken oder in großen Höhen der allfälligen Ausgabe eines NOTAM bzw. dessen Außerkraftsetzen.

Abs. 5:

Bezüglich Nachtfahrten(teile) im Flugplatzverkehr (richtig: nichtkontrollierter Flugplätze) siehe die Anmerkungen zu den Begriffserläuterungen „kontrollierte Flüge“ bzw. „Nacht-Sichtflüge“ im § 2 LVR.

Die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage ist nur gewährleistet, wenn der jeweils in Betracht kommende Luftraum frei von anderen Luftfahrzeugen ist; an „militärischen Nachtfahrttagen“ wird die Sicherheit im allgemeinen nicht als gewährleistet anzusehen sein.

An Nebenbestimmungen der Zustimmung kommen vor allem in Betracht: beständige Wetterlage bei klarer und wolkenloser Nacht, wobei die Windverhältnisse unbeabsichtigte Grenzüberflüge vermeidbar erscheinen lassen, und es die Sicht während der ganzen Fahrt erlauben muß, Orientierungspunkte auf der Erdoberfläche auf Entfernungen von mindestens 10 km zu sehen; Sprechfunkverbindung und Verfahren bei Ausfall der Sprechfunkverbindung; Mitführen eines Scheinwerfers für den Fall einer Nachtlandung (Lichterführung siehe § 23 LVR); Fahrthöhenvorschreibung, Vorschreibung einer Landung auf Anweisung im Falle von Verkehrsbeeinträchtigungen oder aus Wettergründen u. dgl. (die Festlegung derartiger Vorschriften in den LVR selbst empfiehlt sich erst nachdem entsprechende Erfahrungen gesammelt sein werden).

Abs. 6:

Zum Begriff „geeigneter Sekundärradar-Transponder“ siehe die Anmerkungen zu § 42 Abs. 2 LVR.

Zu § 60 LVR (Kunstflüge mit Militärluftfahrzeugen):

Kunstflüge mit Militärluftfahrzeugen unter IMC sind gegebenenfalls auch — nach Maßgabe der Bestimmungen des § 44 Abs. 3 LVR — als Sonder-Sichtflüge zulässig.

Zu § 61 LVR (Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen):

Vgl. zu § 61 LVR vor allem die Begriffserläuterungen der **Verbandsflüge** im § 2 LVR und siehe die Anmerkungen hiezu.

Zu § 64 LVR (Nacht-Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen):

Hinsichtlich des Erfordernisses der **Sprechfunkverbindung** bei Nacht-Sichtflügen mit Militärluftfahrzeugen bleibt die Vereinbarung zwischen dem BAZ und dem BMLV unberührt, wonach bei bestimmten Flügen die Sprechfunkverbindung über eine Militärflogleitung geführt werden kann.

Zu § 65 LVR (Flüge mit Militärluftfahrzeugen unter IMC außerhalb überwachter Lufträume):

Bis zu einer anderslautenden Regelung dürfen auch Flüge mit **Militärhubschraubern** unter IMC außerhalb überwachter Lufträume nur in gemäß § 65 LVR festgelegten Lufträumen (und identisch mit diesen festgelegten Flugbeschränkungsgebieten) ausgeführt werden; derzeit sind keine solchen Gebiete festgelegt.

Zu § 67 LVR (Flugverkehrsdienststellen):

Die Flugverkehrsdienststellen sind **Bestandteile des BAZ** (und keineswegs etwa selbständige Behörden). Ihre „Zuständigkeiten“ (§ 67 Abs. 2, § 69 Abs. 2 bis 5 LVR u. dgl.) sind **rechtl. ohne Belang** (d.h., daß sich etwa nicht „in Betracht kommende Flugverkehrsdienststellen“ nicht als „unzuständig“ erklären, und daß ihre Amtshandlungen nicht wegen „Zuständigkeit“ einer anderen Flugverkehrsdienststelle fehlerhaft sein können); die „Zuständigkeitsverteilung“ zwischen den Flugverkehrsdienststellen ist eine behördeninterne Organisationsangelegenheit.

Ebensowenig wie die Flugsicherungshilfs„stellen“ im Sinne der Begriffserläuterung im § 2 LVR (§ 120 Abs. 2 LFG) und andere Organe, denen einzelne Flugsicherungsaufgaben übertragen sind, sind auch die mit der Ausübung eines örtlichen Fluginformationsdienstes beauftragten Bodenfunk„stellen“, denen auch die Ausübung des Alarmdienstes (§ 74 LVR) obliegt, keine Flugsicherungs-(Flugverkehrs-)dienststellen, sondern Flugsicherungs(hilfs)organ e.

Zu § 69 LVR (Flugverkehrskontrollstellen):

Die „**Zuständigkeitsabgrenzung**“ zwischen den im § 69 Abs. 1 LVR erschöpfend aufgezählten Flugverkehrskontrollstellen ergibt sich konkret aus § 69 Abs. 5 LVR.

Abs. 4:

Aus der Formulierung, daß die Flugplatzkontrollstellen den Flugverkehrskontrolldienst „f ü r“ den Flugplatzverkehr ausüben (vgl. auch die entsprechenden Formulierungen in der Begriffserläuterung „kontrollierte Flugplätze“ im § 2 LVR und im § 68 Abs. 2 Z. 2 LVR sowie die Anmerkungen hiezu), ergibt sich, daß die Flugplatzkontrollstellen **zur Sicherung des Flugplatzverkehrs** erforderlichenfalls Freigaben, Anordnungen, Zustimmungen und Informationen **auch** zu erteilen haben

- an Piloten von Luftfahrzeugen, die sich nicht (mehr) oder noch nicht im Flugplatzverkehr — jedoch in Flugplatznähe — befinden, und zwar auch an Piloten unkontrollierter Flüge (mit denen sie sich in Sprechfunk- oder Sichtverbindung befinden);
- an Piloten unkontrollierter Flüge — wie Schulungsflüge, Segelflüge, Fallschirmabsprünge, Freiballonfahrten — (auch zur Sicherung des **ü b r i g e n** Flugplatzverkehrs! siehe hiezu auch die Anmerkungen zu den Begriffserläuterungen „kontrollierte Flüge“ und „kontrollierte Flugplätze“, beide im § 2 LVR);
- an alle „Verkehrsteilnehmer“ (auch Kraftfahrzeuglenker, Fußgänger u. dgl.) auf Bewegungsflächen (einschließlich Abstellflächen; siehe hiezu auch die Anmerkungen zur Begriffserläuterung „Manövrierflächen“ im § 2 LVR).

Abs. 5:

Unter den im § 69 Abs. 5 LVR bezeichneten **Übergabeverfahren** sind die Verfahren gemäß Annex 11 sowie Doc 4444 und 7030 („Transfer of Control“) zu verstehen, soweit keine abweichenden innerstaatlichen Vorschriften anzuwenden sind.

Abs. 6:

Die Überwachung der Einhaltung der Luftfahrtrechtsvorschriften obliegt vor allem auch den **Abfertigungs- und Flugberatungsstellen bzw. -organen** (bezüglich Zwangsbefugnisse siehe die Anmerkungen zu § 70 Abs. 2 LVR); daß die LVR diesbezügliche Bestimmungen nur für Flugverkehrskontrollstellen und -organe beinhalten, hat keinen anderen Grund, als daß in den LVR — vorläufig wenigstens — nicht alle Flugsicherungsdienste, sondern nur die Flugverkehrsdienste geregelt wurden, und von diesen im Zusammenhang nur die Flugverkehrskontrollstellen und -organe praktisch in Betracht kommen.

Die Verpflichtung zur „Überwachung“ der Einhaltung der Luftfahrtrechtsvorschriften beinhaltet die Verpflichtung, anlässlich der dienstlichen Tätigkeiten wahrgenommene Mängel aufzuzeigen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen (d.h. normalerweise Meldung bzw. Anzeige zu erstatten und allenfalls gemäß § 70 Abs. 2 der LVR vorzugehen); sie beinhaltet nicht die Verpflichtung – womöglich in allen Fällen – Kontrollen durchzuführen (siehe im übrigen weiters die Anmerkungen zu § 36 Abs. 6 und zu § 70 Abs. 2 der LVR).

Zu § 70 der LVR (Flugverkehrsleiter):

Abs. 2:

Als Organwalter des BAZ haben die Flugverkehrsleiter – wie alle Flugsicherungsorgane – grundsätzlich nach den Verwaltungsverfahrensgesetzen (EGVG 1950, AVG 1950, VStG 1950) vorzugehen, soweit sich ihre Amtshandlungen nicht – wie dies zumeist der Fall ist – als Akte der „schlichten Hoheitsverwaltung“ darstellen (bei welcher der Einsatz der Staatsgewalt ganz in den Hintergrund tritt, wie vor allem bei beratenden und unterstützenden Tätigkeiten), oder als besondere „Zwangsbefugnisse“ (wie bei dem vorläufigen Abflugverbot und den vorläufigen Sicherungsmaßnahmen nach § 70 Abs. 2 der LVR).

Das „Zwangsmittel“ des vorläufigen Abflugverbotes erschöpft sich praktisch in dem Hinweis auf bestehende Rechtsvorschriften (vgl. auch die Anmerkungen zu § 36 Abs. 6 und § 69 Abs. 6 der LVR); die vorläufigen Sicherungsmaßnahmen können allenfalls etwa bis zur physischen Behinderung des Luftfahrzeuges führen. Die „Abnahme“ österreichischer ziviler Ausweise und Luftfahrzeugpapiere kann (bei entsprechender innerbehördlicher Ermächtigung) erforderlichenfalls nach § 57 des AVG 1950 erfolgen. Zum letzten Mittel der „Festnahme“ ist auf die Bestimmungen im § 86 Abs. 2 der StPO zu verweisen, wonach „jedermann“ berechtigt ist, eine Person auf angemessene Weise anzuhalten, wenn hinreichende Gründe für die Annahme vorliegen, daß diese Person eine mit gerichtlicher Strafe bedrohte Handlung (bedeutsam sind hier vor allem Vergehen nach §§ 80, 88 und 89 StGB) ausführe . . .; die Anhaltung ist unverzüglich dem nächsten Sicherheitsorgan anzuzeigen (die früher geltenden Bestimmungen der §§ 93, 212 und 307 des alten StG sind damit nicht voll ersetzt).

In welchen Fällen die Anwendung von Zwangsmitteln im Sinne des § 70 Abs. 2 der LVR in Betracht kommen wird, kann nicht erschöpfend gesagt werden. Jedenfalls wird ihre Anwendung erforderlich sein, um Personen, die bei Begehung einer strafbaren Handlung betreten werden, an der Fortsetzung dieser Handlung zu hindern, oder die wirksame Einleitung oder Durchführung eines Strafverfahrens zu ermöglichen, sofern keine Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes erreichbar sind; weiters, wenn offensichtlich Sicherheitsvorschriften verletzt werden und damit Sicherheitsgefährdungen herbeigeführt würden (vor allem z.B. bei erkennbarer Nichtbeachtung der Vorschriften im § 3 Abs. 2 der LVR); und schließlich wenn ein zuständiges behördliches Organ darum ersucht (Gerichts-, Sicherheits-, Zollorgan usw.). Nicht wird die Anwendung von Zwangsmitteln

jedenfalls bei behaupteter Verletzung privatrechtlicher Pflichten in Betracht kommen (z. B. wegen Nichtbezahlung von Benützungsgebühren auf Ersuchen des Flugplatzhalters).

In den österreichischen (zwischenstaatlichen und innerstaatlichen) Luftfahrtrechtsvorschriften ist grundsätzlich keine luftfahrtbehördliche Abfertigung (Überprüfung der rechtlichen Voraussetzungen der Flugdurchführung auf Grund der Ausweise und Bordpapiere) vorgeschrieben. Ihre Notwendigkeit in bestimmten Fällen ergibt sich insbesondere aus Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (siehe vor allem Art. 16 und Art. 29–36) bzw. § 70 Abs. 2 der LVR.

Eine luftfahrtbehördliche Abfertigung ist – außer bei Luftfahrzeugen, deren Halter oder Eigentümer ein Fluglinienunternehmen (§ 102 Abs. 1 LFG) ist, – ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit des Luftfahrzeuges jedenfalls stichprobenweise oder auf Grund besonderer Umstände, z.B. wenn der Verdacht einer Verletzung von Luftfahrtrechtsvorschriften besteht (vor allem der konkrete Verdacht, daß das Luftfahrzeug nicht flugklar oder für die vorgesehene Verwendungsart, Einsatzart bzw. Navigationsart nicht zugelassen ist oder die Besatzung zur Flugdurchführung nicht befugt ist) durchzuführen.

Da mit der Möglichkeit einer luftfahrtbehördlichen Abfertigung vor jedem Flug gerechnet werden muß, wird im eigenen Interesse empfohlen, die für den Flug erforderlichen Ausweise und sonstigen Bordpapiere bei der persönlichen Einholung der Flugberatung bzw. Flugplaneinreichung mitzuführen.

Auf Grund des Ersuchens der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung sind bei der luftfahrtbehördlichen Abfertigung auch die fernmelderechtlichen Voraussetzungen zu überprüfen; demnach ist auch zu kontrollieren, ob in Luftfahrzeugen mit Funkanlage die Bewilligungsurkunde der Fernmeldebehörde (oder eine beglaubigte Abschrift) mitgeführt wird, und ob bei Ausübung des Funkdienstes der Ausübungsberechtigte das erforderliche Funker-Zeugnis bei sich hat.

Bei und anlässlich der luftfahrtbehördlichen Abfertigung wahrgenommene Mängel sind jedenfalls dem BAZ zu melden.

Zu § 71 der LVR (Staffelung):

Unter den im § 71 Abs. 1 der LVR bezeichneten Staffellungsverfahren sind die Verfahren gemäß Doc 4444 und 7030 zu verstehen, soweit keine abweichenden innerstaatlichen Vorschriften anzuwenden sind.

Zu § 72 der LVR (Gewährleistung der Staffelung):

Abs. 1:

Gemäß § 72 Abs. 1 der LVR sind grundsätzlich alle kontrollierten Flüge untereinander zu staffeln; ausgenommen sind Nacht-Sichtflüge (die jedoch nur untereinander nicht gestaffelt werden müssen, siehe auch die Anmerkungen zu §§ 43 und 45 der LVR) und Sonder-Sichtflüge unter den Voraussetzungen des § 72 Abs. 2 der LVR (die danach ebenfalls nur untereinander nicht gestaffelt werden müssen) sowie sonstige kontrollierte Sichtflüge untereinander.

Abs. 2:

Sichtverhältnisse im Sinne des § 72 Abs. 2 Z. 1 der LVR sind als gegeben anzusehen

- bei Flügen im Flugplatzverkehr:
 - wenn sich entweder die Luftfahrzeuge im Sichtbereich des Flugplatzkontrollors befinden, oder
 - wenn die Bodensicht mindestens 3 km beträgt; (zwischen solchen Flügen und anderen Sonder-Sichtflügen, bei denen der betreffende Flugplatz angefliegen wird, ist ebenfalls keine Staffelung erforderlich);
- bei Flügen außerhalb des Flugplatzverkehrs:
 - wenn die von den Piloten gemeldete Flugsicht mindestens 5 km beträgt (Sonder-Sichtflüge ohne Sprechfunkverbindung – außerhalb des Flugplatzverkehrs kommen hier nur die Flüge gemäß § 44 Abs. 2 der LVR in Betracht – sind also, da keine Meldung über die Flugsicht übermittelt werden kann, jedenfalls voneinander und weiters von allen anderen Sonder-Sichtflügen zu staffeln, die nicht unter den hier erörterten Bedingungen der Sichtverhältnisse im Sinne des § 72 Abs. 2 Z. 1 der LVR durchgeführt werden).

Siehe zu § 72 Abs. 2 der LVR auch die Erläuterungen zu § 41 Abs. 3 und 4 der LVR.

Zu § 73 der LVR (Fluginformationsdienst/FIS):

Abs. 1:

Zu den Informationen gemäß § 73 Abs. 1 lit. b der LVR über Änderungen des **Zustandes von Flugplätzen** und der damit zusammenhängenden Einrichtungen gehören auch Informationen über den Zustand der Bewegungsflächen des Flugplatzes, wenn sie durch Schnee, Matsch, Eis oder erhebliche Wassermengen angegriffen sind.

Abs. 2:

Die Bezirkskontrollstelle und die Anflugkontrollstellen üben Fluginformationsdienst (FIS) nur für die von ihnen kontrollierten Flüge aus. Für andere Flüge steht FIS im Sprechfunkwege in erster Linie bei der **Fluginformationszentrale (FIC)** und weiters auch bei den Flugplatzkontrollstellen zur Verfügung (bezüglich Wetterinformationen wie besonders VOLMET siehe LVE-Anhang 2 zu § 5 der LVR). Die Flugplatzkontrollstellen sollen für FIS-Zwecke nur in Anspruch ge-

nommen werden, wenn der anfragende Pilot am Flugplatzverkehr des betreffenden Flughafens teilnimmt, ansonsten aber nur, wenn die Einholung von Fluginformationen im Interesse der Sicherheit der Flugdurchführung erforderlich ist, und die FIC nicht erreicht wird.

Zu § 75 der LVR (Strafbestimmungen):

Der mit dem geltenden Text übereinstimmende § 1 Z. 2 der LVR 1967 war vom VfGH (V 7/74-8 vom 7/10 1974) mit der Begründung aufgehoben worden, daß Ausnahmen vom verwaltungsstrafrechtlichen Grundsatz der ausschließlichen Strafbarkeit von Inlandstaten gemäß § 2 Abs. 1 des VStG 1950 ein wesentliches Merkmal der dem Verordnungsgeber überlassenen Regelung sind und daher – entsprechend den aus Art. 18 Abs. 2 des B-VG abzuleitenden Grundsätzen – schon im Gesetz selbst festgelegt werden müssen, eine solche Festlegung im LFG fehle, der § 1 Z. 2 der LVR 1967 aber auch eine Umschreibung des Geltungsbereiches der LVR als Verwaltungsstrafnorm enthalte. Bis zu einer entsprechend deckenden Festlegung im LFG muß somit durch den neuen § 75 der LVR die verwaltungsstrafrechtliche Wirkung der unentbehrlichen Bestimmungen im § 1 Abs. 1 Z. 2 der LVR ausgeschlossen werden. Bei Übertretungen außerhalb der Bundesgrenzen wird jedoch häufig ein Verstoß gegen die Bestimmungen im § 5 der LVR in Betracht kommen; außerdem ist bei erheblichen Verstößen im Ausland – im Hinblick auf die internationalen Verpflichtungen – besonders streng zu prüfen, ob mit Maßnahmen gemäß § 40 LFG vorgegangen werden kann.