

**Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen  
vom 15. Feber 1967, betreffend die Regelung des Luftverkehrs  
(Luftverkehrsregeln 1967 - LVR 1967)**

BGBl Nr 56/1967

idF: BGBl Nr 42/1968	BGBl Nr 183/1984
BGBl Nr 383/1969	BGBl Nr 153/1985
BGBl Nr 121/1970 (DFB)	BGBl Nr 519/1985
BGBl Nr 22/1971	BGBl Nr 228/1990
BGBl Nr 115/1972	BGBl Nr 655/1990
BGBl Nr 659a/1974	BGBl Nr 173/1992
BGBl Nr 35/1975 (VfGH)	BGBl Nr 355/1993
BGBl Nr 138/1976	BGBl Nr 738/1993
BGBl Nr 573/1975	BGBl Nr 866/1994
BGBl Nr 715/1976	BGBl II Nr 138/1999
BGBl Nr 520/1977	BGBl II Nr 422/2000
BGBl Nr 607/1978	BGBl II Nr 385/2003
BGBl Nr 503/1980	BGBl II Nr 454/2005
BGBl Nr 528/1981	
BGBl Nr 20/1983	

(nicht amtliche)

**Inhaltsübersicht**

(Ein Inhaltsverzeichnis mit Anführung der Paragraphen-Überschriften ist am Dokumentende angefügt)

I. Allgemeine Bestimmungen.....	2
II. Allgemeine Luftverkehrsregeln.....	9
A. Allgemeines.....	9
B. Besondere Flugarten.....	12
C. Vermeidung von Zusammenstößen.....	13
D. Signale, Zeichen und Lichter .....	17
E. Flugplan.....	18
III. Kontrollierte Flüge .....	22
IV. Sichtflugregeln .....	25
V. Instrumentenflugregeln .....	28
VI. Sonderbestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern.....	29
VII. Sonderbestimmungen für Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten .....	31
VIII. Sonderbestimmungen für Militärflüge .....	33
IX. Flugverkehrsdienste.....	35
Allgemeines .....	35
B. Flugverkehrskontrolldienst .....	35
C. Fluginformationsdienst und Alarmdienst.....	37
Anhang A Signale und Zeichen .....	41
A. Signale und Gefahrenzeichen.....	41
B. Signale und Zeichen für den Flugplatzverkehr .....	45
II. Bestätigung der Lichtsignale durch den Piloten .....	46
III. Bodenzeichen .....	47
IV. Einwinksignale für Luftfahrzeuge .....	50
V. Pilotensignale für Einwinker.....	57
Anhang B Luftraumklassifizierung.....	58
A. Luftraumklasse A (kontrollierte Lufträume).....	58
B. Luftraumklasse B (kontrollierte Lufträume).....	58
C. Luftraumklasse C (kontrollierte Lufträume).....	59
D. Luftraumklasse D (kontrollierte Lufträume).....	61
E. Luftraumklasse E (kontrollierte Lufträume).....	63

F. Luftraumklasse F (unkontrollierte Lufträume) .....	65
G. Luftraumklasse G (unkontrollierte Lufträume) .....	65
Anhang C Tabelle der Reiseflughöhen .....	68
Anhang D Höhensegelfluggebiete .....	69
Anhang E Kontrollierte Lufträume, Lufträume für Instrumentenflüge im unkontrollierten Luftraum und Ausnahmebereiche .....	71
A. KONTROLLBEZIRKE .....	71
I. Oberer Kontrollbezirk .....	71
II. Unterer Kontrollbezirk .....	71
B. KONTROLLZONEN .....	82
C. (aufgehoben durch BGBl. II Nr. 385/2003) .....	84
D. AUSNAHMEBEREICHE .....	84
E. Koordinatensystem .....	87
Anhang F Flugbeschränkungsgebiete .....	88
1. Räumliche Begrenzung der Flugbeschränkungsgebiete .....	88
2. Zeitliche Begrenzung von Flugbeschränkungen .....	89
3. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf .....	89
4. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta .....	89
5. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Neusiedler-See .....	90
6. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Wien .....	90
7. Koordinatensystem .....	91
Anhang G Übungs- und Erprobungsbereiche .....	92
I. Übungsbereiche und Übungsflüge .....	92
II. Erprobungsbereiche und Erprobungsflüge .....	93

Auf Grund des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, insbesondere seines § 21 Abs. 1 sowie seiner §§ 119, 120, 124, 125 und 131 wird - hinsichtlich der §§ 1, 2 Z 2, 39 und 59, der §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1, 7 Abs. 6, 10 Abs. 6, 28 Abs. 2, 57 Abs. 4 und 8 sowie der §§ 59 bis 65 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung - verordnet:

## **I. Allgemeine Bestimmungen**

### **§ 1. Geltungsbereich**

Die Bestimmungen dieser Verordnung finden, soweit im § 145 des Luftfahrtgesetzes nichts anderes bestimmt wird, Anwendung auf

1. alle Luftfahrzeuge innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, sowie
2. Luftfahrzeuge österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 des Luftfahrtgesetzes) außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, soweit keine abweichenden Vorschriften anzuwenden sind.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 573/1975*

### **§ 2. Begriffserläuterungen**

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

#### **1. Ausnahmebereiche:**

die gemäß § 121 des Luftfahrtgesetzes festgelegten Bereiche, auf die sich die Flugsicherung nicht erstreckt.

## 2. **Ausweichflugplätze:**

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

## 2a. **Bereiche mit Sonderregelungen:**

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

## 3. **Betrieb von Luftfahrzeugen:**

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

## 4. **Bodensicht:**

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

## 4a. **Endanflug:**

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

## 5. **Erdsicht:**

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

## 6. **Flugbesatzungsmitglieder:**

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

## 7. **Flugflächen:**

Flächen konstanten Luftdruckes, die auf den Druckwert 1013,2 hPa(mb) bezogen und durch bestimmte Druckabstände voneinander getrennt sind.

## 8. **Fluginformationsgebiete:**

Lufträume, in denen der Fluginformationsdienst und der Alarmdienst - von den für diese Lufträume jeweils in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststellen - ausgeübt wird.

## 9. **Flugplan:**

die in dieser Verordnung vorgesehenen, für eine Flugverkehrsdienststelle bestimmten Angaben über einen beabsichtigten Flug (gesamten Flug oder Teil eines Fluges).

## 10. **Flugplätze:**

Land- oder Wasserflächen, die ganz oder teilweise für Abflüge, Landungen und sonstige Bewegungen von Luftfahrzeugen vorgesehen sind.

## 11. **Flugplatzverkehr:**

der gesamte Verkehr auf den Manövrierflächen eines Flugplatzes und der Verkehr mit Luftfahrzeugen, die in der Platzrunde fliegen, in diese einfliegen oder sie verlassen.

**12. Flugplatzverkehrszonen:**

allseits umgrenzte Lufträume, die um Flugplätze zum Schutze des Flugplatzverkehrs (vor dem übrigen Luftverkehr) festgelegt sind.

**13. Flugplatz-Fluginformationsstelle:**

Stellen auf Flugplätzen, an denen gemäß § 120 Abs. 2 LFG ermächtigte Personen Flugsicherungsaufgaben verrichten.

**14. Flugsicht:**

die Sicht vom Führungsraum eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges in Flugrichtung.

**15. Flugstatus:**

ein Hinweis darauf, ob für ein bestimmtes Luftfahrzeug eine besondere Behandlung durch die Flugverkehrsdienste verlangt wird.

**15a. Flugverkehrsdienstlufträume:**

allseits umgrenzte, alphabetisch bezeichnete Lufträume, in denen bestimmte Flugarten ausgeführt werden dürfen und für welche die auszuübenden Flugverkehrsdienste sowie Benützungsregeln festgelegt sind.

**16. Flugverkehrsleiter:**

Organe des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, die mit Aufgaben der Flugverkehrskontrolle betraut sind.

**17. Freigaben:**

dem verantwortlichen Piloten von einer Flugverkehrskontrollstelle erteilte Zustimmungen oder Anordnungen, sein Luftfahrzeug unter den von der Flugverkehrskontrollstelle mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt festgelegten Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu führen.

**18. Freigabegrenzen:**

geographisch bestimmte Orte, bis zu denen Freigaben erteilt werden.

**19. geltender Flugplan:**

der Flugplan, einschließlich allfälliger, durch nachfolgende Freigaben wirksam gewordener Änderungen.

**20. Hauptwolkenuntergrenze:**

die Höhe der Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6000 m über Grund liegt.

**21. Höchstflugdauer:**

die auf Grund der mitgeführten Betriebsstoffmenge höchstmögliche Flugdauer eines Luftfahrzeuges, unter Berücksichtigung seiner Betriebserfordernisse für den betreffenden Flug.

**22. Höhe über dem mittleren Meeresspiegel:**

der lotrechte Abstand einer Fläche, eines Punktes oder eines als Punkt zu betrachtenden Gegenstandes, gemessen vom mittleren Meeresspiegel.

**23. Höhe über Grund:**

der lotrechte Abstand einer Fläche, eines Punktes oder eines als Punkt zu betrachtenden Gegenstandes, gemessen von der Erdoberfläche.

24. **Instrumentenflüge:**  
Flüge, soweit sie nach den Instrumentenflugregeln durchgeführt werden.
25. **Instrumentenflug-Wetterbedingungen:**  
Wetterbedingungen, bei denen die Sicht, der Abstand von Wolken oder die Hauptwolkenuntergrenze unter den für Sichtflug-Wetterbedingungen festgelegten Mindestwerten liegen.
26. **Instrumenten-Übungsflüge:**  
Flüge, bei denen ein Pilot ein Luftfahrzeug unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen nach Instrumenten führt.
27. **Kontrollbezirk:**  
ein überwachter Luftraum, der nach unten durch Horizontalflächen in bestimmten Höhen begrenzt ist; er besteht aus dem oberen und dem unteren Kontrollbezirk.
28. **Kontrollierte Flüge:**  
Flüge, soweit für sie Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird.
29. **kontrollierte Flugplätze:**  
Flugplätze, soweit für sie Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr ausgeübt wird.
30. **Kontrollzonen:**  
überwachte Lufträume, die nach unten durch die Erdoberfläche und nach oben durch horizontale Flächen in bestimmten Höhen begrenzt sind.
31. **Kunstflüge:**  
absichtlich ausgeführte Flugmanöver, die durch abrupte Änderungen der Fluglage, anormale Fluglagen oder anormale Geschwindigkeitsänderungen gekennzeichnet sind.
32. **Kurs (über Grund)**  
der auf die Erdoberfläche projizierte Flugweg eines Luftfahrzeuges, dessen Richtung in Graden - bezogen auf geographisch oder magnetisch Nord - ausgedrückt wird.
33. **Luftfahrzeuge:**  
Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes einschließlich ihrer Ausrüstung.
34. **Luftraumbeschränkungsgebiete:**  
Luftraumbeschränkungsgebiete im Sinne des § 4 des Luftfahrtgesetzes; das sind Luftsperrgebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Gefahregebiete.
35. **Luftstraßen:**  
Teile des unteren Kontrollbezirkes, die in Form eines Korridors festgelegt und mit Funknavigationshilfen ausgestattet sind.
36. **Manövrierflächen:**  
jene Teile eines Flugplatzes (§ 58 des Luftfahrtgesetzes), die für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu verwenden sind, ausgenommen Abstellflächen.

**37. Meldepunkte:**

bestimmte geographische Orte, die als Bezugspunkte für Standortmeldungen von Luftfahrzeugen dienen.

**38. Meldestellen für Flugverkehrsdienste:**

Stellen, bei denen für Flugverkehrsdienste bestimmte Meldungen abgegeben werden können; das sind Flugsicherungsstellen, Militärflugleitungen und jene Stellen, die gemäß § 120 Abs. 2 LFG entsprechend ermächtigt sind.

**39. mißweisender Kurs:**

der Kurs, dessen Richtung in Graden - bezogen auf magnetisch Nord - ausgedrückt wird.

**40. Nacht:**

der Zeitraum zwischen jenen Zeitpunkten, in denen sich die Mitte der Sonnenscheibe am Abend und am Morgen sechs Grad unter dem Horizont befindet.

**41. Nacht-Sichtflüge:**

Sichtflüge bei Nacht.

**42. Nahkontrollbezirke:**

Teile des unteren Kontrollbezirkes, die an Kreuzungspunkten mehrerer Luftstraßen in der Nähe von Flughäfen festgelegt sind.

**43. niedrigste benützbare Flugflächen:**

die Flugflächen in der Höhe der niedrigsten konstanten Anzeige - aufgerundet auf das nächste Vielfache von 500 Fuß - eines auf 1013,2 hPa(mb) eingestellten Höhenmessers, die nicht unterhalb der Mindestflughöhe für irgendeinen Punkt der jeweiligen Flugstrecke liegen.

**44. Pilot:**

der verantwortliche Pilot.

**45. Platzrunden:**

die durch die Luftfahrzeugart und die Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge bestimmten Flugwege, die mit in Flugplatznähe fliegenden Luftfahrzeugen einzuhalten sind.

**45a. Ratschlag für Ausweichmanöver:**

der von einer Flugverkehrsdienststelle an den Piloten übermittelte Ratschlag zur Durchführung bestimmter Flugmanöver, um ihn bei der Verhinderung eines Zusammenstoßes zu unterstützen.

**46. Reiseflughöhen:**

Flughöhen, die während eines erheblichen Teiles eines Fluges eingehalten werden.

**47. Reisegeschwindigkeiten:**

die wahren Eigengeschwindigkeiten in den Reiseflughöhen.

**47a. Rollen von Luftfahrzeugen:**

Bewegungen von Luftfahrzeugen aus eigener Kraft auf der Oberfläche von Flugplätzen, ausgenommen Start und Landung.

#### 47b. **Rollen im Schwebeflug:**

Bewegungen von Hubschraubern oder senkrecht startenden/landenden Flugzeugen über der Oberfläche von Flugplätzen, normalerweise unter Ausnützung des Bodeneffekts und mit einer Geschwindigkeit über Grund von weniger als 37 km/h (20 Knoten).

Anmerkung:

Die tatsächliche Höhe über Grund kann variieren. Wegen einer Schleppfracht oder zur Verminderung von Turbulenzen aus dem Bodeneffekt kann für bestimmte Hubschrauber zum Rollen im Schwebeflug auch eine größere Höhe als 8 m (25 Fuß) über Grund erforderlich sein.

#### 48. **Schleppflüge:**

Flüge, bei denen ein Luftfahrzeug (Schleppluftfahrzeug) Segelflugzeuge oder sonstige Gegenstände (zum Beispiel Werbebanner oder Schleppsäcke) schleppt.

#### 48a. **Schwebeflug:**

ist ein stationärer Flugzustand über einem Punkt (Objekt), ohne vertikaler oder horizontaler Flugbewegung, innerhalb oder außerhalb des Bodeneffektes.

#### 49. **Sicherheitspilot:** jener Pilot, der bei Durchführung eines Instrumenten-Übungsfluges aus Sicherheitsgründen einen der Pilotensitze am Doppelsteuer innehat.

#### 50. **Sicht:**

die durch atmosphärische Verhältnisse bedingte und in Entfernungseinheiten ausgedrückte Möglichkeit, bei Tag auffallende, unbeleuchtete Gegenstände und bei Nacht auffallende, beleuchtete Gegenstände zu sehen und zu erkennen.

#### 51. **Sichtflüge:**

Flüge, soweit sie nach den Sichtflugregeln durchgeführt werden.

#### 52. **Sichtflug-Wetterbedingungen:**

Wetterbedingungen, bei denen die Sicht, der Abstand von Wolken und die Hauptwolkenuntergrenze zumindest den für Sichtflüge festgelegten Mindestwerten entsprechen.

#### 53. **Sonder-Sichtflüge:**

Sichtflüge, die auf Grund einer von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle erteilten Freigabe durchgeführt werden und bei denen die Sichtflug-Wetterbedingungen nicht gegeben sind.

#### 54. **Tag:**

der nicht unter den Begriff der Nacht fallende Zeitraum.

#### 55. **Übergangshöhen:**

diejenigen Höhen über dem mittleren Meeresspiegel, in oder unterhalb welcher die Flughöhen von Luftfahrzeugen in Flugplatznähe für Flugverkehrszwecke mit Bezug auf den mittleren Meeresspiegel bestimmt werden.

#### 56. **Überholen:**

ein Vorgang, bei dem sich ein Luftfahrzeug einem anderen Luftfahrzeug von hinten auf einer Geraden nähert, die mit der Symmetrieebene des zu überholenden Luftfahrzeuges einen Winkel von weniger als 70 Grad bildet.

**57. überwachte Lufträume:**

allseits umgrenzte Lufträume, in denen Flugverkehrskontrolldienst für Instrumenten- und Sichtflüge in Übereinstimmung mit der Luftraumklassifizierung ausgeübt wird; sie bestehen aus den Kontrollbezirken und den Kontrollzonen.

**58. verantwortlicher Pilot:**

die für die Sicherheit und den Betrieb des Luftfahrzeuges während dessen Betriebsdauer verantwortliche Person; im Zweifel gilt als verantwortlicher Pilot, wer das Luftfahrzeug tatsächlich führt.

**59. Verbandsflüge:**

Flüge, bei denen nach vorheriger Vereinbarung zwei oder mehrere kraftangetriebene Luftfahrzeuge in derselben Richtung und mit derselben Geschwindigkeit geflogen werden, wenn der vertikale Abstand nicht mehr als 30 m und der horizontale Abstand nicht mehr als 1 km zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen beträgt.

**59a. Verkehrsinformation:**

Die von einer Flugverkehrsdienststelle oder einer Flugplatz-Fluginformationsstelle an den Piloten übermittelte Information über anderen bekannten oder beobachteten, in der Nähe seines Luftfahrzeuges befindlichen Flugverkehr, die der Verhinderung eines Zusammenstoßes dienen soll.

**59b. Voraussichtliche Abblockzeit:**

der voraussichtliche Zeitpunkt, zu welchem das Luftfahrzeug die mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegungen beginnen wird.

**59c. Voraussichtliche Gesamtflugdauer:**

bei Instrumentenflügen, die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zur Ankunft über dem Ablaufpunkt des Instrumentenanflugverfahrens oder - falls für den Zielflugplatz keine Navigationshilfe vorhanden ist - bis zum Erreichen des Zielflugplatzes; bei Sichtflügen, die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zum Erreichen des Zielflugplatzes.

**60. voraussichtlicher Anflugzeitpunkt:**

der Zeitpunkt, zu dem nach der Annahme der Flugverkehrskontrollstelle ein ankommendes Luftfahrzeug - dessen Anflug eine Verzögerung erfährt - den Haltepunkt verlassen wird, um den Anflug zwecks Landung zu vollenden.

**61. vorgeschriebene Meldepunkte:**

die mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt aufgetragenen Meldepunkte.

**62. Zielflugplatz:**

der im Flugplan bezeichnete Flugplatz, auf dem die Landung beabsichtigt ist.

**63. Zustimmung:**

Eine freigabeähnliche Genehmigung für Flüge, auf die die Bestimmungen für Freigaben nicht anwendbar sind.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## II. Allgemeine Luftverkehrsregeln

### A. Allgemeines

#### § 3. Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät

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

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

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

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

(4) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivilluftfahrtgerät (wie Drachen, Fesselballone, Flugmodelle, Raketen und dergleichen) in Höhen von 150 m über Grund aufwärts, über dicht besiedelten Gebieten, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien oder unter Umständen, unter denen mit einem Überfliegen der Bundesgrenzen gerechnet werden muß, ist nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH zulässig.

(5) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivilluftfahrtgerät (wie Drachen, Fesselballone, Flugmodelle, Raketen und dergleichen) innerhalb des Schutzbereiches eines Zivilflugplatzes (§§ 35 bis 42 der Zivilflugplatz-Verordnung 1972) ist bei kontrollierten Flugplätzen nur mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle, bei unkontrollierten Flugplätzen nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.

(6) Bewilligungen und Zustimmungen gemäß Abs. 4 und 5 dürfen nur erteilt werden, soweit die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet erscheint. Sie sind insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich erscheint.

(7) Die Bestimmungen der Abs. 4 und 5 gelten für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivilluftfahrtgerät innerhalb von Ausnahmebereichen (Anhang D) mit der Maßgabe, daß dieser nur mit Zustimmung der nächsten Militärflugleitung zulässig ist.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## **§ 4. Allgemeine Rechte und Pflichten des Piloten**

(1) Der Pilot hat den Anordnungen der Flugverkehrskontrollstellen (§ 69) und - bezüglich Ausnahmebereiche - den Anordnungen der Militärflugleitungen Folge zu leisten. Er entscheidet jedoch selbständig über die Führung des Luftfahrzeuges.

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 422/2000*

### **Flugvorbereitung**

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 385/2003*

### **§ 6. Sprechfunkverbindung**

(1) Die Verpflichtung zur Herstellung und Aufrechterhaltung einer Sprechfunkverbindung im Sinne dieser Verordnung umfaßt die Verpflichtung zur dauernden Hörbereitschaft auf der Funkfrequenz der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 67) und zur Aufnahme des Sprechfunkverkehrs, soweit sich hiezu nach den Bestimmungen dieser Verordnung die Notwendigkeit ergibt.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 573/1975*

### **§ 6a. Notsender**

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

(2) Kein Notsender ist erforderlich für:

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 228/1990*

## **§ 7. Mindestflughöhen**

(1) Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien ist eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelastigungen vermieden werden; die Flughöhe muß jedoch mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Jedenfalls muß die Flughöhe bei Flügen mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien mindestens 1000 m über Grund betragen, über den dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt sowie Salzburg mindestens 900 m über Grund und über den dichtbesiedelten Gebieten von Innsbruck mindestens 600 m über Grund.

(2) Bei anderen als den im Abs. 1 bezeichneten Flügen ist eine Flughöhe von mindestens 150 m über Grund einzuhalten.

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

- a) zum Zwecke des Abfluges und der Landung;
- b) auf Flugplätzen im Sinne des § 58 des Luftfahrtgesetzes auch zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung;
- c) auf Flugplätzen bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen;
- d) mit Hubschraubern auch zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen, jedoch nur im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung, weiters bei Ambulanz- und Rettungsflügen.

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

(5) Ausnahmen von Bestimmungen der Abs. 1, 2 und 4 dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muß auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, daß durch die Unterschreitung der Mindestflughöhen weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet oder durch unnötigen Lärm belästigt werden. Die Bewilligungen sind für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen auf Antrag des Piloten oder des Luftfahrzeughalters von der Austro Control GmbH zu erteilen. Sie sind insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(6) Die Bestimmungen des Abs. 5 gelten für Flüge mit Militärluftfahrzeugen mit der Maßgabe sinngemäß, daß die Ausnahmen vom Bundesministerium für Landesverteidigung anzuordnen sind.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## **§ 8. Reiseflughöhen**

Als Reiseflughöhen bei kontrollierten Flügen sind zu verwenden:

- a) Flugflächen (Anhang C) bei Flügen in der Höhe der niedrigsten benützbaren Flugfläche und in größeren Höhen sowie - wo dies in Betracht kommt - oberhalb der Übergangshöhe;
- b) Flughöhen über dem mittleren Meeresspiegel bei Flügen in Höhen unterhalb der niedrigsten benützbaren Flugfläche und - wo dies in Betracht kommt - in der Höhe der Übergangshöhe sowie in geringeren Höhen.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 607/1978*

## **§ 8a. Geschwindigkeitsbeschränkungen**

(1) Sichtflüge mit Zivilluftfahrzeugen in Höhen unterhalb von 3 050 m über dem mittleren Meeresspiegel sind nur bis zu einer Fluggeschwindigkeit von 460 km pro Stunde (250 Knoten) zulässig, soweit von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle nichts anderes aufgetragen ist.

(2) Instrumentenflüge mit Zivilluftfahrzeugen innerhalb überwachter Lufträume der Klassen D und E sowie außerhalb überwachter Lufträume (Klassen F und G) in Höhen unterhalb von 3 050 m über dem mittleren Meeresspiegel sind nur bis zu einer Fluggeschwindigkeit von 460 km pro Stunde (250 Knoten) zulässig, soweit von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle nichts anderes aufgetragen ist.

(3) Unter Fluggeschwindigkeit im Sinne von Abs. 1 und 2 ist die von der Fahrtmesseranlage angezeigte, nur um den Eichfehler korrigierte Geschwindigkeit zu verstehen.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 173/1992*

## **B. Besondere Flugarten**

### **§ 9. Schleppflüge**

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 10. Kunstflüge**

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

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

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

(3) In kontrollierten Lufträumen sind Kunstflüge nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 68) nicht gefährdet erscheint oder durch die Vorschreibung von Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten sichergestellt ist.

(4) Unbeschadet der Bestimmungen des § 7 über Mindestflughöhen sind Kunstflüge verboten:

- a) über dichtbesiedeltem Gebiet,
- b) über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen,
- c) über Menschenansammlungen im Freien oder
- d) in einer Höhe von weniger als 500 m über Grund.

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

(6) Die Bestimmungen des Abs. 5 gelten für Flüge mit Militärluftfahrzeugen mit der Maßgabe sinngemäß, daß die Ausnahmen vom Bundesministerium für Landesverteidigung anzuordnen sind.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## **C. Vermeidung von Zusammenstößen**

### **§ 11. Abstände zwischen Luftfahrzeugen**

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

(2) Um den Erfordernissen des Abs. 1 entsprechen zu können, sind Verbandsflüge (§ 2 Z 49) mit Zivilluftfahrzeugen nur nach den Sichtflugregeln zulässig.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 866/1994*

### **§ 12. Vorrang**

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

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

### **§ 13. Gegenrichtung**

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

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 14. Kreuzende Kurse**

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

- a) mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen schwerer als Luft ist Luftschiffen, Segelflugzeugen, Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen,
- b) mit Luftschiffen ist Segelflugzeugen, Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen,
- c) mit Segelflugzeugen ist Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen,
- d) mit Hänge- und Paragleitern ist Freiballonen auszuweichen,
- e) mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen ist allen anderen Luftfahrzeugen auszuweichen, die als Schlepluftfahrzeuge erkennbar sind.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 173/1992*

### **§ 15. Überholen**

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

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 16. Landen und Starten**

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

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

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

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

### **§ 17. Ausweichregeln für Wasserluftfahrzeuge**

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

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

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 18. Instrumenten-Übungsflüge**

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 19. Betrieb von Luftfahrzeugen auf Flugplätzen und im Flugplatznähe**

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

(2) Flüge im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze sind nur als kontrollierte Flüge zulässig. Beim Anfliegen eines kontrollierten Flugplatzes ist gegebenenfalls entsprechend den gemäß Abs. 1 aufgetragenen Verfahren, sofern nichts anderes aufgetragen ist, in einer Entfernung von mindestens 20 km Sprechfunkverbindung (§ 6) mit der Flugplatzkontrollstelle

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

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

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

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

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

(6) Die Bewilligungen gemäß Abs. 5 sind insoweit mit Bedingungen, Befristungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalt zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen erforderlich erscheint.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 385/2003*

## **§ 20. Bewegungen von rollenden Luftfahrzeugen**

(1) Bei Zusammenstoßgefahr von zwei rollenden Luftfahrzeugen auf Manövrierflächen gilt folgendes:

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 173/1992*

## **D. Signale, Zeichen und Lichter**

### **§ 21. Beachtung von Signalen und Zeichen**

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

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

1. den von dem ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Anweisungen gemäß den Bestimmungen im Anhang A, Abschnitt A zu folgen;
2. nach Möglichkeit die in Betracht kommende Flugverkehrsdienststelle (§ 67) zu verständigen;
3. zu versuchen, Sprechfunkverbindung mit dem ansteuernden Luftfahrzeug oder mit der für das Ansteuern in Betracht kommenden Abfangleitstelle durch einen allgemeinen Anruf auf den zu diesen Zwecken aufgetragenen Notfrequenzen herzustellen, und dabei möglichst Identität und Standort des angesteuerten Luftfahrzeuges sowie Art und Zweck des Fluges mitzuteilen;
4. sofern das Luftfahrzeug mit einem Sekundärradar-Transponder ausgerüstet ist, der zu diesen Zwecken aufgetragene Modus und Kode zu wählen, wenn von der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 67) keine andere Anweisung empfangen wurde; und
5. unverzüglich eine Klarstellung zu verlangen, wenn im Funkwege empfangene Anweisungen - und zwar ohne Rücksicht auf deren Herkunft - Anweisungen widersprechen, die vom ansteuernden Luftfahrzeug im Funkwege oder durch Signale gemäß Anhang A, Abschnitt A gegeben wurden; inzwischen ist in der Befolgung der vom ansteuernden Luftfahrzeug im Funkwege beziehungsweise durch Signale gegebenen Anweisungen fortzufahren.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 228/1990*

### **§ 22. Verwendung von Signalen und Zeichen**

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

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 23. Verpflichtung zur Lichterführung**

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

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

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

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

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

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 20/1983*

## **E. Flugplan**

### **§ 24. Allgemeine Bestimmungen über Flugpläne**

(1) Angaben über einen geplanten Flug (gesamten Flug oder Teil eines Fluges), die vor dem Abflug an eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste oder während des Fluges an eine Flugverkehrsdienststelle (§ 67) übermittelt werden, müssen in Form eines Flugplanes abgefaßt sein.

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 573/1975*

### **Erfordernis der Flugplanabgabe**

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

(2) Bei anderen Flügen ist vor dem Abflug ein Flugplan abzugeben, wenn die Bundesgrenze überflogen werden soll. Ausgenommen hiervon sind Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln in die Bundesrepublik Deutschland.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 422/2000*

## **§ 26. Flugplanangaben**

(1) Flugpläne haben nach Maßgabe der Bestimmungen des § 27 folgende Angaben zu enthalten:

- a) Luftfahrzeugkennung;
- b) Flugregeln und Art des Fluges;
- c) Luftfahrzeugtype beziehungsweise Anzahl der Luftfahrzeuge und deren Typen sowie die Kategorie für Wirbelschleppenbildung des Luftfahrzeuges (der Luftfahrzeuge);
- d) Ausrüstung (Funk-, Navigations- und SSR-Ausrüstung);
- e) Abflugplatz;
- f) voraussichtliche Abblockzeit;
- g) Reisegeschwindigkeit (Reisegeschwindigkeiten);
- h) Reiseflughöhe (Reiseflughöhen);
- i) Flugstrecke;
- k) Zielflugplatz und voraussichtliche Gesamtflugdauer;
- l) Ausweichflugplatz (Ausweichflugplätze);
- m) Höchstflugdauer;
- n) Gesamtzahl der Personen an Bord;
- o) Notausrüstung;
- p) sonstige Angaben.

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 519/1985*

## **§ 27. Inhalt des Flugplanes**

(1) Jeder Flugplan muß unter Bedachtnahme auf den Zweck der Flugplanabgabe die im § 26 Abs. 1 bezeichneten Angaben - soweit sie für den Flug in Betracht kommen - für die gesamte Flugstrecke oder für denjenigen Teil der Flugstrecke enthalten, für den er abgegeben wird.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 519/1985*

## **§ 28. Form der Flugplanabgabe**

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

(2) Wenn der Abflug von einem Flugplatz erfolgt, auf dem sich eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet, ist der Flugplan persönlich oder fernmündlich abzugeben. Wenn jedoch die fernmündliche Flugplanabgabe nicht im Interesse einer

raschen Abwicklung des Luftverkehrs liegt, hat die Meldestelle die persönliche Flugplanabgabe anzuordnen.

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

(4) Bei anderen als den in den Abs. 2 und 3 bezeichneten Flügen ist der Flugplan entweder fernschriftlich oder fernmündlich vor dem Abflug oder im Sprechfunkwege während des Fluges der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 67) zu übermitteln.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 573/1975*

### **§ 29. Abflugmeldung**

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

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 519/1985*

### **§ 30. Änderungen von voraussichtlichen Abblockzeiten**

Wenn ein Flugplan vor dem Abflug abgegeben wurde und die voraussichtliche Abblockzeit bei kontrollierten Flügen um mehr als eine halbe Stunde, bei nicht kontrollierten Flügen um mehr als eine Stunde überschritten wird, so hat der Pilot vor Ablauf dieser Zeiträume die berichtigte voraussichtliche Abblockzeit jener Stelle zu übermitteln, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde, oder ihr die Aufhebung des Flugplanes ausdrücklich bekanntzugeben.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 519/1985*

### **§ 31. Flugplanänderungen**

(1) Bei Flugplänen für kontrollierte Flüge hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen der §§ 33 und 34 jede Änderung des Flugplanes vorher der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) anzuzeigen.

- a) wenn eine Änderung der Reiseflughöhe geplant ist: Luftfahrzeugkennung; neu vorgesehene Reiseflughöhe sowie Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe und - soweit dies in Betracht kommt - berichtigte voraussichtliche Überflugzeitpunkte der Grenzen von noch folgenden Fluginformationsgebieten;
- b) wenn eine Änderung der Flugstrecke geplant ist und
  - aa) kein neuer Zielflugplatz vorgesehen ist: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der berichtigten Flugstrecke einschließlich der hierfür erforderlichen

Angaben, beginnend mit dem Standort, ab welchem die Flugstrecke geändert werden soll; berichtigte voraussichtliche Zeiten und andere wesentliche Informationen;

- bb) ein neuer Zielflugplatz vorgesehen ist: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln, Beschreibung der berichtigten Flugstrecke bis zum neuen Zielflugplatz, beginnend mit dem Standort, ab welchem die Flugstrecke geändert werden soll; berichtigte voraussichtliche Zeiten; Ausweichflugplätze und andere wesentliche Informationen.

(3) Bei Flugplänen für nicht kontrollierte Flüge hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen des § 33 jede wesentliche Änderung des Flugplanes vorher der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 67) anzuzeigen.

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 519/1985*

### **§ 32. Einhalten des Flugplanes**

(1) Bei kontrollierten Flügen hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen der §§ 33 und 34 den geltenden Flugplan einzuhalten.

(2) Bei nicht kontrollierten Flügen hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen des § 33 den geltenden Flugplan ohne wesentliche Änderungen (§ 31 Abs. 3 und 4) einzuhalten.

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 33. Flugplanänderungen aus zwingenden Gründen**

(1) Wenn bei Durchführung eines kontrollierten Fluges eine zwingende Notwendigkeit sofortige Maßnahmen des Piloten erfordert, so hat der Pilot - sobald es die Umstände erlauben - der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrolstelle (§ 69) zu melden, welche vom geltenden Flugplan abweichende Maßnahmen er getroffen hat, und daß diese Maßnahmen wegen einer zwingenden Notwendigkeit getroffen wurden.

(2) Wenn bei Durchführung eines nicht kontrollierten Fluges eine wesentliche Änderung (§ 31 Abs. 3 und 4) des geltenden Flugplanes aus zwingenden Gründen (zum Beispiel wegen Schlechtwetters) erforderlich wird, und keine vorherige Anzeige gemäß § 31 Abs. 3 möglich ist, so hat der Pilot die Änderung des Flugplanes so bald wie möglich der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 67) zu melden.

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 34. Unabsichtliches Abweichen vom Flugplan**

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

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

(3) Wenn beim Flug in Reiseflughöhe die durchschnittliche wahre Eigengeschwindigkeit des Luftfahrzeuges zwischen Meldepunkten um 5 Prozent oder mehr von der im Flugplan

angegebenen abweicht oder voraussichtlich abweichen wird, so hat dies der Pilot der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 67) im Sprechfunkwege zu melden.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 42/1968*

### **§ 35. Erfüllung des Flugplanes**

(1) Die Erfüllung eines Flugplanes, in dem kein Zielflugplatz angegeben ist, muß vom Piloten der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 67) gemeldet werden, wenn ihm diese Meldung auferlegt wurde.

(2) Wenn ein Flugplan abgegeben wurde, in dem ein Zielflugplatz angegeben ist, und sich am Flugplatz der Landung eine Flugplatzkontrollstelle oder eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet, so hat der Pilot zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der Landung entweder persönlich oder im Sprechfunkwege eine Landemeldung abzugeben.

(3) Wenn ein Flugplan abgegeben wurde, in dem ein Zielflugplatz angegeben ist, und sich am Flugplatz der Landung keine der im Abs. 2 bezeichneten Stellen im Dienst befindet, so hat der Pilot nach der Landung so bald wie möglich und auf dem raschesten Weg eine Landemeldung an die nächste Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. Wenn jedoch bekannt ist, daß am Zielflugplatz keine für eine rasche Übermittlung der Landemeldung geeigneten Fernmeldeeinrichtungen vorhanden sind, so hat der Pilot unmittelbar vor der Landung einer Flugverkehrsdienststelle im Sprechfunkwege die bevorstehende Landung zu melden, wenn dies möglich ist.

(4) Landemeldungen gemäß Abs. 3 müssen folgende Angaben enthalten:

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 519/1985*

## **III. Kontrollierte Flüge**

### **§ 36. Freigaben**

(1) Der Pilot hat vor Beginn eines kontrollierten Fluges eine Freigabe einzuholen. Diese Freigabe ist durch Übermittlung eines Flugplanes (§ 25 Abs. 1) an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) zu beantragen.

(2) Weiters hat der Pilot vor der Fortsetzung eines kontrollierten Fluges auf Grund eines geänderten Flugplanes eine Freigabe einzuholen. Diese Freigabe ist durch Anzeige über die Änderung des geltenden Flugplanes (§ 31 Abs. 1 und 2) an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle zu beantragen.

(3) Außerdem hat der Pilot Freigaben der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle für alle Luftfahrzeugmanöver einzuholen, die Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 68 Abs. 2) sind, wie insbesondere Rollen, Landen oder Starten auf einem kontrollierten Flugplatz.

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

(5) Wenn der Pilot eine bevorzugte Freigabe beantragt hat, so muß er die Notwendigkeit der Bevorzugung begründen, falls er von der Flugverkehrskontrollstelle hiezu aufgefordert wird. Bei Flügen zu militärischen Zwecken - insbesondere auch bei Identifizierungsflügen - bedarf die Notwendigkeit der Bevorzugung keiner Begründung.

(6) Freigaben sind ausschließlich entsprechend den Bestimmungen über die Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 68 Abs. 1, § 69 Abs. 6 und § 72) zu erteilen. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 383/1969*

### **§ 37. Sprechfunkverbindung und optische Signale bei kontrollierten Flügen**

(1) Kontrollierte Flüge sind nur mit Sprechfunkverbindung (§ 6) zulässig, soweit im Abs. 2 und im § 44 Abs. 3 nichts anderes bestimmt wird.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 20/1983*

### **§ 38. Ausfall der Sprechfunkverbindung bei kontrollierten Flügen**

(1) Wenn ein Ausfall oder eine Störung der Sprechfunkverbindung die Befolgung der Bestimmungen des § 6 Abs. 1 ausschließt, so hat der Pilot die jeweils anwendbaren Verfahren der folgenden Absätze einzuhalten, sofern kein anderes Verfahren aufgetragen wurde.

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

1. den Flug in Sichtflug-Wetterbedingungen fortzusetzen,
2. auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen und
3. auf dem raschesten Weg seine Landung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) zu melden.

(3) Fällt die Sprechfunkverbindung aus und sind Instrumentenflug-Wetterbedingungen oder Wetterbedingungen gegeben, welche die Beendigung des Fluges nach den

Bestimmungen des Abs. 2 nicht durchführbar erscheinen lassen, so hat der Pilot eines Instrumentenfluges nach folgenden Bestimmungen vorzugehen:

1. der Flug ist nach dem geltenden Flugplan bis zu der zur Verwendung vorgesehenen Funknavigationshilfe fortzusetzen, die als Anflughilfe für den Zielflugplatz dient; erfolgt die Ankunft über dieser Funknavigationshilfe vor dem in Z 2 bezeichneten Zeitpunkt, so sind bis zu diesem Zeitpunkt Warteschleifen in der Warterunde der bezeichneten Funknavigationshilfe zu fliegen;
2. der Sinkflug von der in Z 1 bezeichneten Funknavigationshilfe ist möglichst genau zu dem vom Piloten zuletzt empfangenen und bestätigten Anflugzeitpunkt zu beginnen;
3. wenn ein Anflugzeitpunkt nicht empfangen und bestätigt wurde, so ist fünf Minuten in der Warterunde der Funknavigationshilfe zu fliegen, bevor mit dem Sinkflug begonnen wird;
4. es ist das für die betreffende Funknavigationshilfe festgelegte Instrumenten-Anflugverfahren auszuführen;
5. nach Möglichkeit ist innerhalb von 30 Minuten nach Beginn des Sinkfluges zu landen und 6. falls eine Landung nicht möglich ist, ist zu einem Ausweichflugplatz zu fliegen.

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

- a) mit Hilfe von Radar oder auf andere Weise festgestellt wird, daß der Pilot von diesen Bestimmungen abweicht oder
- b) sichere Nachricht vorliegt, daß das Luftfahrzeug gelandet ist.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

### **Standortmeldungen**

**§ 39.** Soweit keine anders lautenden Anordnungen durch die Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) oder Verlautbarungen erfolgen, hat der Pilot bei kontrollierten Flügen beim Überfliegen eines vorgeschriebenen Meldepunktes so bald wie möglich den Zeitpunkt des Überfluges und die Flughöhe, gemeinsam mit allfällig erforderlichen anderen Angaben, im Sprechfunkwege der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle zu melden.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

### **§ 40. Beendigung der Flugverkehrskontrolle**

Wenn ein Flug nicht mehr Gegenstand der Flugverkehrskontrolle ist, hat der Pilot die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) unverzüglich zu verständigen, sofern eine Sprechfunkmöglichkeit besteht.

*idF BGBl Nr. 56/1967*

## IV. Sichtflugregeln

### § 41. Sichtflug-Wetterbedingungen

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

- a) innerhalb überwachter Lufträume der Klasse B in einer Höhe von 3 050 m über dem mittleren Meeresspiegel oder darüber:
  1. Flugsicht: 8 km,
  2. das Luftfahrzeug muß außerhalb von Wolken bleiben;
- b) innerhalb überwachter Lufträume der Klasse B unterhalb von 3 050 m über dem mittleren Meeresspiegel: 1. Flugsicht: 5 km, 2. das Luftfahrzeug muß außerhalb von Wolken bleiben;
- c) innerhalb überwachter Lufträume der Klassen C, D und E in einer Höhe von 3 050 m über dem mittleren Meeresspiegel oder darüber:
  1. Flugsicht: 8 km,
  2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
  3. vertikaler Abstand von Wolken: 300 m;
- d) innerhalb überwachter Lufträume der Klassen C, D und E in einer Höhe unterhalb von 3 050 m über dem mittleren Meeresspiegel:
  1. Flugsicht: 5 km,
  2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
  3. vertikaler Abstand von Wolken: 300 m;
- e) innerhalb von Lufträumen der Klassen F und G in einer Höhe von 3 050 m oder darüber:
  1. Flugsicht: 8 km,
  2. horizontaler Abstand der Wolken: 1,5 km und
  3. vertikaler Abstand von Wolken: 300 m;
- f) innerhalb von Lufträumen der Klassen F und G in einer Höhe unterhalb von 3 050 m jedoch oberhalb einer Höhe von 900 m über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn dies die größere Flughöhe ergibt - 300 m über Grund:
  1. Flugsicht: 5 km,
  2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
  3. vertikaler Abstand von Wolken: 300 m;
- g) innerhalb von Lufträumen der Klassen F und G in oder unterhalb einer Höhe von 900 m über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn dies die größere Flughöhe ergibt - 300 m über Grund:
  1. Flugsicht im Luftraum der Klasse F: 5 km, im Luftraum der Klasse G: 1,5 km
  2. das Luftfahrzeug muß außerhalb von Wolken bleiben und
  3. der Pilot muß Erdsicht haben.

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

(3) Sofern hierfür von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) keine Freigabe für einen Sonder- Sichtflug erteilt wurde, ist es innerhalb einer Kontrollzone verboten, im Sichtflug zu starten oder zu landen oder in eine Flugplatzverkehrszone oder einen Platzrundenbereich einzufliegen bei

- a) einer Hauptwolkenuntergrenze von weniger als 450 m oder
- b) einer Bodensicht von weniger als 5 km.

(4) Freigaben gemäß Abs. 3 dürfen nur bei einer Bodensicht von mindestens 1,5 km und einer Hauptwolkenuntergrenze von mehr als 200 m erteilt werden.

(5) Freigaben gemäß Abs. 3 für Sonder-Sichtflüge mit Hubschraubern dürfen auch dann erteilt werden, wenn die im Abs. 4 bezeichneten Voraussetzungen nicht gegeben sind, sofern Sprechfunkverbindung (§ 6) besteht.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 422/2000*

## **§ 42. Zulässigkeit von Sichtflügen**

Soweit in den §§ 44 und 45 nichts anderes bestimmt wird, dürfen Sichtflüge nur bei Tag und unter Sichtflug-Wetterbedingungen durchgeführt werden. Sie sind so zu planen und so rechtzeitig zu beginnen, daß die Landung noch bei einer für ihre sichere Durchführung ausreichenden Helligkeit ausgeführt werden kann; für den Fall, daß ein Flug nicht in der vorgesehenen Weise durchgeführt werden kann, sind - insbesondere unter Berücksichtigung der vorliegenden Wetterinformationen - Ausweichmaßnahmen oder eine Zeitreserve vorzusehen, auf Grund deren die Einhaltung dieser Bestimmungen gewährleistet erscheint.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 173/1992*

## **§ 43. Reiseflughöhen für Sichtflüge**

Soweit Sichtflüge im Reiseflug in einer Flughöhe von mehr als 900 m über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn diese Höhe die größere Flughöhe ergibt - von mehr als 300 m über Grund durchgeführt werden, müssen die gemäß der Tabelle des Anhanges C dieser Verordnung dem jeweiligen mißweisenden Kurs entsprechenden Flugflächen als Reiseflughöhen verwendet werden, sofern mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt nichts anderes aufgetragen wird.

*idF BGBl Nr. 56/1967*

## **§ 44. Sonder-Sichtflüge**

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

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

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

(3) Besteht keine Sprechfunkmöglichkeit, so sind Sonder-Sichtflüge - unbeschadet der Bestimmungen des § 37 Abs. 2 und ausgenommen Flüge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung - ohne Sprechfunkverbindung zulässig, wenn

- a) in eine Kontrollzone nur zum Zwecke der Landung eingeflogen und der kürzeste Weg zum Zielflugplatz eingehalten wird, oder
- b) in einer Kontrollzone gestartet und diese auf dem kürzesten Weg verlassen wird, sofern von der in Betracht kommenden Flugplatzkontrollstelle (§ 69 Abs. 4 und 5) im Interesse der Sicherheit kein anderer Flugweg aufgetragen wurde.

(4) Freigaben für Sonder-Sichtflüge dürfen unbeschadet der Bestimmungen des § 41 Abs. 4 nur erteilt werden, wenn es die Verkehrslage und die Sicherheit der Luftfahrt im allgemeinen zulassen.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 503/1980*

### **Nacht-Sichtflüge**

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

(2) Soweit im Abs. 5 und 5a nichts anderes bestimmt wird, dürfen Nachtsichtflüge nur durchgeführt werden bei:

1. Flugsicht mindestens 5 km,
2. Horizontaler Abstand von den Wolken mindestens 1,5 km,
3. Vertikaler Abstand von den Wolken mindestens 300 m und Erdsicht,
4. Bodensicht mindestens 5 km, sofern diese von einem von der zuständigen Behörde bevollmächtigten Beobachter gemeldet wird.

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

(4) Freigaben für Nacht-Sichtflüge dürfen nur für Flüge beantragt werden, die nicht als Instrumentenflüge durchgeführt werden können. Dies gilt jedoch nicht für Nacht-Sichtflüge, die ausschließlich im Flugplatzverkehr durchgeführt werden sollen, sowie für Ausbildungsflüge im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule oder für Prüfungsflüge.

(5) Nacht-Sichtflüge mit Hubschraubern zur Durchführung von Ambulanz- oder Rettungsflügen (§ 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung, BGBl. Nr. 126/1985) oder für damit unmittelbar im Zusammenhang stehende Flüge (wie insbesondere Rückflüge vom Einsatzort) sind mit Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) außerhalb kontrollierter Lufträume als nicht kontrollierte Flüge und bei Wetterbedingungen zulässig, die unter den im § 45 Abs. 2 umschriebenen Werten liegen, soweit diese Flüge mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, Hindernisse und andere Luftfahrzeuge so rechtzeitig wahrzunehmen, daß er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

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

(6) Eine gemäß Abs. 5 und 5a erforderliche Zustimmung ist zu erteilen, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist. Sie ist insoweit mit

Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

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

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

(9) Nacht-Sichtflüge dürfen nur unter Verwendung eines Transponders (Mode C) durchgeführt werden.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 385/2003*

## **§ 46. Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug**

(1) Beabsichtigt der Pilot vom Sichtflug zum Instrumentenflug überzugehen, so hat er spätestens 10 Minuten vor dem beabsichtigten Beginn des Instrumentenfluges

- a) die erforderlichen Änderungen des geltenden Flugplanes der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) zu übermitteln, wenn bereits ein Flugplan abgegeben worden ist, oder
- b) einen (neuen) Flugplan zu übermitteln und
- c) eine Freigabe zur Durchführung des Instrumentenfluges einzuholen.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 173/1992*

## **V. Instrumentenflugregeln**

### **§ 47. Zulässigkeit von Instrumentenflügen**

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 383/1969*

### **§ 48. Mindestflughöhen für Instrumentenflüge**

(1) Bei Instrumentenflügen muß die Flughöhe im Bergland mindestens 600 m, ansonsten mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug nicht mehr als 8 km entfernt ist, sofern keine andere Mindestflughöhe aufgetragen wurde.

- (2) Die Mindestflughöhe gemäß Abs. 1 darf nur unterschritten werden
- a) zum Zwecke des Abfluges und der Landung sowie
  - b) bei Landeanflügen ohne nachfolgende Landung mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 69).

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 22/1971*

#### **§ 49. Reiseflughöhen für Instrumentenflüge**

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 573/1975*

#### **§ 50. Übergang vom Instrumentenflug zum Sichtflug**

(1) Beabsichtigt der Pilot, vom Instrumentenflug zum Sichtflug überzugehen, so hat er die Aufhebung des den Instrumentenflug betreffenden Teiles des Flugplanes der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) ausdrücklich bekanntzugeben und ihr die allfällig erforderlichen Änderungen des geltenden Flugplanes zu übermitteln.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

### **VI. Sonderbestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern**

#### **§ 51. Nichtanwendbarkeit von Bestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern**

(1) Die Bestimmungen der §§ 8 (Reiseflughöhen), 24 bis 35 (Flugplan), 36 bis 40 (kontrollierte Flüge), 43 (Reiseflughöhen für Sichtflüge), 45 (Nacht-Sichtflüge), 46 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 47 bis 50 (Instrumentenflugregeln) finden auf Segelflüge sowie auf Flüge mit Hänge- und Paragleitern keine Anwendung.

(2) Die folgenden Sonderbestimmungen für Segelflüge gelten für Flüge mit Hänge- und Paragleitern sinngemäß; die Bestimmungen der §§ 54, 55 und 56 finden jedoch auf Flüge mit Hänge- und Paragleitern keine Anwendung.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 228/1990*

#### **§ 52. Hangsegelflüge**

(1) Die gemäß § 5 vorgeschriebene Flugvorbereitung umfaßt bei beabsichtigten Hangsegelflügen insbesondere auch die Verpflichtung des Piloten, sich über die in Betracht kommende Hangflugordnung so weit zu informieren, daß der Flug ohne Verletzung dieser Flugordnung durchgeführt werden kann.

(2) Die gemäß § 7 Abs. 2 vorgeschriebene Mindestflughöhe von 150 m über Grund darf beim Hangsegeln unterschritten werden, wenn weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die sonstigen Bestimmungen des § 7 bleiben unberührt.

*idF BGBl Nr. 56/1967*

### **§ 53. Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge**

Für Segelflugzeuge in Hangaufwindgebieten oder thermischen Aufwindgebieten gelten - unbeschadet der Bestimmungen der §§ 11 bis 16 - folgende zusätzliche Ausweichregeln:

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 519/1985*

### **Nacht-Sichtflüge mit Segelflugzeugen**

**§ 54.** Nacht-Sichtflüge mit Segelflugzeugen sind nur im Flugplatzverkehr, nur mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) und nur dann zulässig, wenn die gemäß § 45 Abs. 2 für Nacht-Sichtflüge vorgeschriebenen Wetterbedingungen gegeben sind.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

### **§ 55. Wolkensegelflüge**

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

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

(3) Wolkensegelflüge sind nur innerhalb des Sichtbereiches des für den Segelflugbetrieb Verantwortlichen und nur dann zulässig, wenn der Pilot mit dieser Person durch Sprechfunk in Verbindung steht.

(4) In eine Wolke darf nur dann eingeflogen werden, wenn keine Gefahr eines Zusammenstoßes mit anderen Luftfahrzeugen besteht und wenn der für den Segelflugbetrieb Verantwortliche dem Einflug zugestimmt hat. Diese Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sich kein anderes Segelflugzeug in dieser Wolke befindet.

(5) Wolkensegelflüge in überwachten Lufträumen oder innerhalb geschlossener Wolkendecken sind verboten.

*idF BGBl Nr. 56/1967*

## **§ 56. Höhensegelflüge**

(1) Unbeschadet der Bestimmungen im Anhang B dürfen Segelflüge innerhalb der im Anhang D festgelegten Teile des überwachten Luftraumes (Höhensegelfluggebiete) durchgeführt werden, sofern die Bezirkskontrollstelle (§ 69) dagegen keine Einwendungen im Hinblick auf die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 68) erhoben hat oder die Erfüllung dieser Aufgaben durch die Vorschreibung von Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten sichergestellt ist.

(2) Der Bezirkskontrollstelle ist die beabsichtigte Durchführung von Höhensegelflügen jeweils 30 Minuten vor dem ersten Abflug und die Beendigung der Höhensegelflüge so bald wie möglich nach Freiwerden des betreffenden Höhensegelfluggebietes, jedenfalls unverzüglich nach der letzten Landung von dem für den Segelflugbetrieb auf jedem der in Betracht kommenden Flugplätze Verantwortlichen zu melden.

(3) Bei Durchführung der Höhensegelflüge müssen die im Anhang B festgelegten Sichtflugwetterbedingungen entsprechend der jeweiligen Luftraumklasse gegeben sein.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## **Flüge mit Hänge- und Paragleitern**

**§ 56a.** (1) Der Betrieb von Hänge- und Paragleitern im Bereich des Flugplatzverkehrs ist nur zulässig, wenn bei kontrollierten Flugplätzen die Flugplatzkontrollstelle (§ 69), bei nicht kontrollierten Zivilflugplätzen der Flugplatzbetriebsleiter, zugestimmt hat. Die Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn keine Gefährdungen des Flugplatzverkehrs und von kontrollierten Flügen zu befürchten sind. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung derartiger Gefährdungen erforderlich erscheint.

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 385/2003*

## **VII. Sonderbestimmungen für Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten**

### **§ 57. Fallschirmabsprünge**

(1) Die Bestimmungen der §§ 6 (Sprechfunkverbindung), 7 (Mindestflughöhen), 8 (Reiseflughöhen), 9 bis 10 (besondere Flugarten), 11 bis 20 (Vermeidung von

Zusammenstößen), 23 (Verpflichtung zur Lichterführung), 24 bis 35 (Flugplan), 36 bis 40 (kontrollierte Flüge), 43 (Reiseflughöhen für Sichtflüge), 46 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 47 bis 50 (Instrumentenflugregeln) finden auf Fallschirmabsprünge keine Anwendung.

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

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

(4) Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe sind nur zulässig, wenn die Flugplatzkontrollstelle zugestimmt hat. Fallschirmabsprünge, die ganz oder teilweise in überwachten Lufträumen durchgeführt werden sollen, sind nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) zugestimmt hat. Fallschirmabsprünge auf nicht kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe sind nur zulässig, wenn der Flugplatzbetriebsleiter - bei Militärflugplätzen die Militärflugleitung - zugestimmt hat.

(5) Bei Fallschirmabsprünge in überwachten Lufträumen oder auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe muß zwischen dem zum Absetzen der Fallschirmspringer verwendeten Luftfahrzeug und der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle Sprechfunkverbindung (§ 6) bestehen. Die gemäß Abs. 4 erforderliche Zustimmung ist für jeden Absprung einzuholen.

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

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

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

- a) der Flugplatzkontrollstelle für Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe;
- b) der Militärflugleitung für Fallschirmabsprünge innerhalb von Ausnahmebereichen um Militärflugplätze;
- c) der Bezirkskontrollstelle für alle sonstigen Fallschirmabsprünge.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 422/2000*

## **§ 58. Freiballonfahrten**

(1) Die Bestimmungen der §§ 8 (Reiseflughöhen), 9 bis 10 (besondere Flugarten), 18 (Instrumentenübungsflüge), 24 bis 35 (Flugplan), 36 bis 40 (kontrollierte Flüge), 43

(Reiseflughöhen für Sichtflüge), 46 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 47 bis 50 (Instrumentenflugregeln) finden auf Freiballone keine Anwendung.

(2) Freiballonfahrten dürfen nur nach den Sichtflugregeln und nur dann durchgeführt werden, wenn der Pilot mindestens eine Stunde vor dem beabsichtigten Aufstieg der nächsten Flugverkehrsdienststelle (§ 67) folgende Angaben übermittelt hat:

- a) Kennzeichen und vorherrschende Farbe(n) des Freiballons,
- b) Aufstiegsort,
- c) voraussichtliche Aufstiegszeit,
- d) voraussichtliche Flugrichtung, Geschwindigkeit und größte Flughöhe,
- e) beabsichtigte oder wahrscheinliche Grenzüberquerungen (wenn möglich mit Angabe des in Betracht kommenden Grenzabschnittes),
- f) voraussichtliche Gesamtflugdauer bis zur Beendigung der Fahrt,
- g) allfällige verfügbare Sprechfunkausrüstung (einschließlich der Funksenderfrequenzen),
- h) Anzahl der Personen an Bord,
- i) Name des Piloten.

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

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

(5) Eine Meldung der Beendigung der Freiballonfahrt ist nicht erforderlich, wenn entweder in der Fahrtanmeldung (Abs. 2 lit. f) oder über Funk angezeigt wird, daß auf jene Such- und Rettungsmaßnahmen verzichtet wurde, die andernfalls bei Überfälligkeit des Freiballones einzuleiten wären.

(6) Nachtfahrten mit Freiballonen außerhalb des Flugplatzverkehrs kontrollierter Flugplätze sind nur zulässig, sofern die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) der Fahrt zugestimmt hat. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## **VIII. Sonderbestimmungen für Militärflüge**

### **§ 59. Mindestflughöhen für Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern**

Die gemäß § 7 Abs. 2 vorgeschriebene Mindestflughöhe von 150 m über Grund darf bei Sichtflügen mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern unterschritten werden, wenn dadurch weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Flughöhe muß jedoch mindestens 150 m - bezogen auf die Talmitte - betragen. Die sonstigen Bestimmungen des § 7 bleiben unberührt.

### **§ 60. Kunstflüge mit Militärluftfahrzeugen**

Kunstflüge mit Militärluftfahrzeugen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen sind nur innerhalb der hierfür vom Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt festgelegten Lufträume zulässig.

idF BGBl Nr. 56/1967

### **§ 61. Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen**

(1) Die Bestimmungen des § 11 über Abstände zwischen Luftfahrzeugen gelten nicht für die Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen untereinander.

(2) Bei Verbandsflügen mit Militärluftfahrzeugen nach den Instrumentenflugregeln sowie nach Sonder-Sichtflugregeln findet keine Staffelung (§§ 71 und 72) zwischen den im Verband fliegenden Militärluftfahrzeugen statt, ebensowenig bei derartigen Flügen im Verband, die nur deshalb nicht als Verbandsflüge anzusehen sind, weil der Abstand zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen mehr als 1 km beträgt.

idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 454/2005

### **§ 62. Verpflichtung zur Lichterführung an Militärluftfahrzeugen und Militärfesselballonen**

Die Bestimmungen des § 23 über die Verpflichtung zur Führung von Lichtern gelten für Militärluftfahrzeuge und Militärfesselballone innerhalb bestimmter, vom Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt festgelegter Lufträume nicht, soweit dies aus militärischen Gründen erforderlich ist und die Sicherheit der Luftfahrt hierdurch nicht gefährdet wird.

idF BGBl Nr. 56/1967

### **§ 63. (aufgehoben)**

aufgehoben durch BGBl.Nr. 503/1980

### **§ 64. Nacht-Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen**

Unbeschadet der sonstigen Bestimmungen des § 45 sind Nacht-Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen außerhalb überwachter Lufträume als nicht kontrollierte Flüge zulässig.

idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 383/1969

### **§ 65. Flüge mit Militärluftfahrzeugen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen außerhalb überwachter Lufträume**

Flüge mit Militärluftfahrzeugen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen sind außerhalb überwachter Lufträume, jedoch nur innerhalb der hierfür vom Bundesministerium für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt festgelegten Lufträume zulässig.

## **IX. Flugverkehrsdienste**

### **Allgemeines**

#### **§ 66. Flugverkehrsdienste**

Flugverkehrsdienste sind:

1. der Flugverkehrskontrolldienst (§§ 68 bis 72),
2. der Fluginformationsdienst (§ 73) und
3. der Alarmdienst (§ 74).

idF BGBl Nr. 56/1967

#### **§ 67. Flugverkehrsdienststellen**

(1) Flugverkehrsdienststellen sind die Flugsicherungsstellen (§ 120 des Luftfahrtgesetzes) der Austro Control GmbH, soweit sie Flugverkehrsdienste (§ 66) ausüben; und zwar

1. die Flugverkehrskontrollstellen (§ 69) und
2. die Fluginformationszentrale.

(2) Den Flugverkehrskontrollstellen obliegt die Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes, des Fluginformationsdienstes und des Alarmdienstes (§ 66 Z 1 bis 3); der Fluginformationszentrale obliegt die Ausübung des Fluginformationsdienstes (§ 66 Z 2) sowie des Alarmdienstes (§ 66 Z 3).

idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999

#### **Flugplatz-Fluginformationsstellen**

**§ 67a.** Soweit Flugplatz-Fluginformationsstellen zur Ausübung des Fluginformationsdienstes und/oder des Alarmdienstes ermächtigt sind, finden die Bestimmungen der §§ 73 (Fluginformationsdienst) und 74 (Alarmdienst) sinngemäß für die in der Ermächtigung bezeichneten Flüge Anwendung.

idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 385/2003

### **B. Flugverkehrskontrolldienst**

#### **§ 68. Aufgaben und Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes**

(1) Der Flugverkehrskontrolldienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 66), der von den Flugverkehrskontrollstellen (§ 69) ausgeübt wird, um

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

(2) Der Flugverkehrskontrolldienst ist auszuüben

1. innerhalb kontrollierter Lufträume für Instrumentenflüge und kontrollierte Sichtflüge (Sonder-Sichtflüge, Nacht-Sichtflüge und sonstige kontrollierte Sichtflüge);

2. außerhalb kontrollierten Luftraumes, soweit für einzelne Flugplätze besondere Verfahren für An- beziehungsweise Abflüge zum Zweck des Antritts beziehungsweise der Beendigung von Instrumentenflügen oder Nacht-Sichtflügen festgelegt sind, auch für solche An- und Abflüge, oder soweit die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) mit Rücksicht auf die Sicherheit der Flugdurchführung im Einzelfall Instrumentenflüge und Nacht-Sichtflüge außerhalb kontrollierter Lufträume zugelassen hat, auch für diese Flüge;
3. für den Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze;
4. innerhalb von Ausnahmereichen für Instrumentenflüge und Nacht-Sichtflüge, soweit dies in den Übergabeverfahren zwischen den in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststellen und Militärflugleitungen festgelegt worden ist.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

### **§ 69. Flugverkehrskontrollstellen**

(1) Flugverkehrskontrollstellen sind:

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

(2) Die Bezirkskontrollstelle übt zur Erfüllung der im § 68 Abs. 1 Z 1 und 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für alle kontrollierten Flüge aus, soweit dieser nicht gemäß den Abs. 3 bis 5 einer Anflug- oder Flugplatzkontrollstelle obliegt.

(3) Die Anflugkontrollstellen üben zur Erfüllung der im § 68 Abs. 1 Z 1 und 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für Anflüge und Abflüge bei kontrollierten Flügen aus.

(4) Die Flugplatzkontrollstellen üben zur Erfüllung der im § 68 Abs. 1 Z 1 bis 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr aus. Weiters überwachen sie den Personen- und Fahrzeugverkehr auf den Manövriertflächen, soweit dies zur Erfüllung der im § 68 Abs. 1 Z 2 bezeichneten Aufgaben erforderlich ist.

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

### **Flugverkehrsleiter**

**§ 70.** Flugverkehrsleiter sind verpflichtet, sich bei Ausübung ihrer Tätigkeit auf Verlangen über ihre Befugnisse auszuweisen.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## **§ 71. Staffelung**

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

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967*

## **§ 72. Gewährleistung der Staffelung**

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

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

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

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

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 454/2005*

## **C. Fluginformationsdienst und Alarmdienst**

### **§ 73. Fluginformationsdienst**

(1) Der Fluginformationsdienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 66), der von den Flugverkehrsdienststellen (§ 67) ausgeübt wird, um Ratschläge und Informationen zu

erteilen, die für eine sichere und zweckmäßige Durchführung von Flügen nützlich sind. Insbesondere umfaßt der Fluginformationsdienst die Übermittlung von

- a) Wettermeldungen sowie Informationen über allfällige Gefahren für die Luftfahrt im Zusammenhang mit bestimmten Wettererscheinungen und vulkanischen Tätigkeiten,
- b) Informationen über Änderungen der Verwendbarkeit von Navigationshilfen sowie des Zustandes von Flugplätzen und damit zusammenhängender Einrichtungen,
- c) Informationen über Radioaktivität und giftige Chemikalien in der Atmosphäre,
- d) Verkehrsinformationen (§ 2 Z 59a) und
- e) Informationen über - dem Flugverkehrsdienst bekannte - Bewegungen von unbemannten Freiballonen im Luftraum.

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

- a) für die Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) ausgeübt wird, oder
- b) von denen die betreffenden Flugverkehrsdienststellen auf andere Weise Kenntnis haben.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl Nr. 866/1994*

## **§ 74. Alarmdienst**

(1) Der Alarmdienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 66), der von den Flugsicherungsstellen (§ 67) gemäß § 120 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes ausgeübt wird, um die nach den Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Such- und Rettungsdienstverordnung 1999, BGBl. II Nr. 376/1999, in der jeweils geltenden Fassung zuständigen Stellen zu benachrichtigen, wenn für ein Luftfahrzeug die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigt wird, und diese Stellen zu unterstützen, soweit dies erforderlich ist.

(2) Der Alarmdienst ist von den Flugsicherungsstellen unbeschadet der Bestimmungen des § 35 Abs. 5 für alle Luftfahrzeuge auszuüben,

1. für die Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird (§ 68 Abs. 2), oder
2. soweit dies möglich ist, von denen die Flugsicherungsstellen auf Grund einer Flugplanabgabe oder auf andere Weise Kenntnis haben.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 422/2000*

## **Strafbestimmung**

**§ 75.** Übertretungen dieser Verordnung sind gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes strafbar.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 422/2000*

## **§ 76. Inkrafttreten**

(1) Diese Verordnung tritt mit 9. März 1967 in Kraft.

(2) Die Verordnung BGBl. Nr. 42/1968 ist gemäß ihrem Art. II mit 8. Februar 1968 in Kraft getreten, die Verordnung BGBl. Nr. 383/1969 gemäß ihrem Art. II mit 11. Dezember 1969, die Verordnung BGBl. Nr. 22/1971 gemäß ihrem Art. II mit 4. Februar 1971, die Verordnung BGBl. Nr. 115/1972 gemäß ihrem Art. II mit 27. April 1972, die Verordnung BGBl. Nr. 659a/1974 gemäß ihrem Art. II Abs. 1 mit 18. November 1974 (gemäß ihrem Art. II Abs. 2 traten jedoch die Bestimmungen ihres Art. I Z 6, mit dem § 38 Abs. 3 geändert wurde, erst mit 27. Februar 1975 in Kraft). Die Verordnung BGBl. Nr. 573/1975 ist gemäß ihrem Art. II Abs. 1 mit 4. Dezember 1975 in Kraft getreten (die Verordnung BGBl. Nr. 715/1976 gemäß

ihrem Art. II mit 1. Jänner 1977), die Verordnung BGBl. Nr. 520/1977 gemäß ihrem Art. II mit 3. November 1977, die Verordnung BGBl. Nr. 607/1978 am 15. Dezember 1978, die Verordnung BGBl. Nr. 503/1980 gemäß ihrem Art. II mit 27. November 1980, die Verordnung BGBl. Nr. 528/1981 gemäß ihrem Art. II mit 9. Dezember 1981, die Verordnung BGBl. Nr. 20/1983 gemäß ihrem Art. II mit 20. Jänner 1983, die Verordnung BGBl. Nr. 183/1984 gemäß ihrem Art. II mit 10. Mai 1984, die Verordnung BGBl. Nr. 153/1985 gemäß ihrem Art. II mit 9. Mai 1985, die Verordnung BGBl. Nr. 519/1985 gemäß ihrem Art. II mit 19. Dezember 1985, die Verordnung BGBl. Nr. 228/1990 gemäß ihrem Art. II Abs. 1 mit 3. Mai 1990, die Verordnung BGBl. Nr. 655/1990 gemäß ihrem Art. II mit 29. Oktober 1990 und die Verordnung BGBl. Nr. 173/1992 gemäß ihrem Art. II Abs. 1 mit 2. April 1992. Die Verordnung BGBl. II Nr. 138/1999 tritt mit 1. Mai 1999 in Kraft.

(3) Die §§ 4 Abs. 2, 25, 41 Abs. 1, 45 Abs. 1 bis 3, 5a und 6, 57 Abs. 6, 74 Abs. 1, 75 samt Überschrift, sowie die Anhänge in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 422/2000 treten mit 31. Dezember 2000 in Kraft.

(4) Die §§ 5, 19 Abs. 1, 45 Abs. 2 Z 2 bis 4, 5, 8 bis 10, 67a und 72 Abs. 1 sowie Anhang B lit. F Abs. 2, Anhang E Abschnitt C, Anhang E Abschnitt D Abs. 7 und Anhang F Z. 3 Abs. 1 lit. c und d, Anhang F Z. 3 Abs. 3, Anhang F Z. 4 Abs. 2 und Anhang F Z. 5 Abs. 2 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 385/2003 treten mit 4. September 2003 in Kraft.

(5) Die §§ 19 Abs. 5 und 6 und 56a sowie Anhang B lit. C Abs. 3, Anhang B lit. D Abs. 3, Anhang E Abschnitt A Ziffer II Unterziffer 1 Abs. 1 Z. 14 und 16, Anhang E Abschnitt A Ziffer II Unterziffer 1 Abs. 2 Z. 3, 7, 9, 13, 15, 16 und 17, Anhang E Abschnitt A Ziffer II Unterziffer 2 Abs. 2 Z. 1 und 4, Anhang E Abschnitt A Ziffer II Unterziffer 3, Anhang E Abschnitt B Abs. 3 Z. 5 und 6 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 385/2003 treten mit 25. Dezember 2003 in Kraft.

(6) Die §§ 61 Abs. 2 und 72 Abs. 3, jeweils in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 454/2005, treten mit 1. Jänner 2006 in Kraft.

*idF BGBl. Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 454/2005*

## **§ 77. Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften**

Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung treten die Luftverkehrsregeln BGBl. Nr. 198/1959 in der Fassung der 1. LVR-Novelle BGBl. Nr. 290/1960, der 2. LVR-Novelle BGBl. Nr. 267/1962 und der 3. LVR-Novelle BGBl. Nr. 255/1964 außer Kraft. Gemäß Art. III der Verordnung BGBl. Nr. 383/1969 sind mit ihrem Inkrafttreten außer Kraft getreten:

1. Die Verordnung betreffend überwachte Lufträume BGBl. Nr. 11/1966 in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 57/1967, 338/1967 und 80/1968;
2. Die Verordnung betreffend Flugbeschränkungsgebiete BGBl. Nr. 10/1966;
3. Die Verordnung betreffend das Flugbeschränkungsgebiet Wien, BGBl. Nr. 257/1964 und
4. die §§ 1 bis 5, der § 18 Abs. 1 und die §§ 20 bis 23 sowie die Anlagen A/1 bis B/19 der Verordnung betreffend zivile Segelflugzeug-Erprobungsbereiche BGBl. Nr. 106/1961.

*Hinweise (Quelle: RIS des Bundes):*

*Gemäß Art. II Abs. 3 der Verordnung BGBl. Nr. 659a/1974 ist mit deren Inkrafttreten die Verordnung betreffend Flugbeschränkungsgebiete und Gebiete, auf die sich die Flugsicherung nicht erstreckt BGBl. Nr. 13/1966 in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 384/1969 außer Kraft getreten.*

*Gemäß Art. II der Verordnung BGBl. Nr. 503/1980 ist mit deren Inkrafttreten der Art. III der Verordnung BGBl. Nr. 607/1978 außer Kraft getreten.*

*Gemäß Art. II der Verordnung BGBl. Nr. 183/1984 ist die Verordnung betreffend zivile Segelflugerprobungsbereiche BGBl. Nr. 106/1961 in der Fassung BGBl. Nr. 383/1969 außer Kraft getreten.*

*Gemäß Art. II Abs. 2 der Verordnung BGBl. Nr. 228/1990 ist die LVR- Novelle 1985, BGBl. Nr. 153, außer Kraft getreten.*

*Gemäß Art. II Abs. 2 der Verordnung BGBl. Nr. 173/1992 ist die LVR- Novelle 1990, BGBl. Nr. 655/1990, außer Kraft getreten.*

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 173/1992*

# **Anhang A**

## **Signale und Zeichen**

### **A. Signale und Gefahrenzeichen**

#### **I. Notsignale und Notzeichen**

Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Signale und Zeichen bedeuten, dass einem Luftfahrzeug schwere und unmittelbare Gefahr droht und dass sofortige Unterstützung angefordert wird:

- a) ein durch Funktelegraphie oder auf andere Art abgegebenes Zeichen, das aus der Gruppe SOS (•••— —••• des Morsealphabets) besteht,
- b) das im Sprechfunkwege gesendete Wort "MAYDAY",
- c) eine Folge von roten Feuerwerkskörpern, die einzeln in kurz aufeinanderfolgenden Zeitabständen abgefeuert werden,
- d) ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht.

#### **II. Dringlichkeitssignale und Dringlichkeitszeichen**

(1) Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Signale bedeuten, dass ein Pilot auf Schwierigkeiten hinweisen will, die ihn zur Landung zwingen, ohne dass jedoch sofortige Unterstützung benötigt wird:

- a) wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder
- b) wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter in der Weise, dass sie sich deutlich von den Zusammenstoßwarnlichtern unterscheiden.

(2) Die folgenden allein oder nebeneinander verwendeten Zeichen bedeuten, dass der Pilot eine sehr dringende Meldung über die Sicherheit eines Schiffes, Luftfahrzeuges oder anderen Fahrzeuges oder über die Sicherheit von Personen an Bord oder innerhalb seines Sichtbereiches zu übermitteln hat:

- a) ein durch Funktelegraphie oder auf eine andere Art abgegebenes Zeichen, das aus der Gruppe XXX besteht,
- b) die im Sprechfunkverkehr gesendeten Worte "PAN, PAN".

#### **III. Verwendung anderer Mittel**

Die in den Punkten I. und II. enthaltenen Bestimmungen schließen nicht aus, dass der Pilot eines in Not befindlichen Luftfahrzeuges jedes verfügbare Mittel anwenden darf, um die Aufmerksamkeit auf sein Luftfahrzeug zu lenken, seinen Standort anzuzeigen und Hilfe anzufordern.

#### **IV. Warnsignale**

Mit einer Folge von Geschossen, die in Abständen von zehn Sekunden abgefeuert werden und von denen jedes beim Platzen grüne und rote Lichter oder Sterne zeigt, wird dem Piloten eines Luftfahrzeuges angezeigt, dass er unbefugt in einem Luftraumbeschränkungsgebiet fliegt oder im Begriff ist, in ein Luftraumbeschränkungsgebiet einzufiegen und dass er entsprechende Maßnahmen zu ergreifen hat. Diese Signale können entweder vom Boden oder von einem anderen Luftfahrzeug aus gegeben werden.

## V. Signale und Zeichen beim Ansteuern zu Abfangzwecken

(1) Die in der Spalte 2 der nachstehenden Tabelle beschriebenen, von einem ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Signale haben die in der Spalte 3 bezeichneten Bedeutungen; mit angesteuerten Luftfahrzeugen ist entsprechend diesen Anweisungen zu verfahren und entsprechend den Beschreibungen in der Spalte 4, mit der in Spalte 5 bezeichneten Bedeutung, zu bestätigen, dass die vom ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Signale verstanden wurden:

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
EINS	<p>BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen bzw. Ein- und Ausschalten der Positionslichter (und Landescheinwerfer bei Hubschraubern) in unregelmäßigen Zeitabständen von einem Standort etwas über oder normalerweise links vor dem angesteuerten Luftfahrzeug (oder rechts, wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist); nach Bestätigung des Signals fliegen einer flachen Horizontalkurve normalerweise nach links (oder rechts im Falle eines Hubschraubers) auf den gewünschten Steuerkurs.</p> <p>Anmerkung 1: Die Wetter- oder Geländeverhältnisse können es erfordern, dass das ansteuernde Luftfahrzeug die in der Serie 1 beschriebenen Positionen und die Drehrichtung umkehrt.</p> <p>Anmerkung 2: Ist das angesteuerte Luftfahrzeug nicht in der Lage, mit dem ansteuernden Luftfahrzeug Schritt zu halten, so kann von diesem erwartet werden, dass es eine Reihe von Warterunden fliegt und bei jedem Vorbeiflug am angesteuerten Luftfahrzeug mit den Tragflächen wackelt.</p>	Sie sind angesteuert, folgen Sie mir	<p>BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen, Ein- und Ausschalten der Positionslichter in unregelmäßigen Zeitabständen.</p> <p>Anmerkung: Zusätzliche Maßnahmen siehe § 21 Abs. 2 sowie den Abs. 3 dieses Abschnittes.</p>	Verstanden, werde folgen.

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
ZWEI	BEI TAG UND NACHT: Eine plötzliche Kursänderung weg vom angesteuerten Luftfahrzeug, bestehend in einer hochgezogenen Kurve von 90 Grad oder mehr, ohne die Flugrichtung des angesteuerten Luftfahrzeuges zu kreuzen.	Sie können weiterfliegen.	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen.	Verstanden, werde weiterfliegen.
DREI	BEI TAG UND NACHT: Ausfahren des Fahrwerks (wenn möglich), Einschalten der Landescheinwerfer und Überfliegen der Betriebspiste bzw. – wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist – Überfliegen des Landebereiches für Hubschrauber. Findet das Abfangmanöver zwischen Hubschraubern statt, soll der abgefangene Hubschrauber einen Landeanflug durchführen und im Schwebeflug nahe dem Landegebiet halten.	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	BEI TAG UND NACHT: Ausfahren des Fahrwerks (wenn möglich), Einschalten der Landescheinwerfer, dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen und – wenn nach Überfliegen der Betriebspiste oder des Landebereiches für Hubschrauber die Landung als sicher angesehen wird – den Landevorgang fortsetzen.	Verstanden, werde landen.

(2) Wenn mit dem angesteuerten Luftfahrzeug die in der Spalte 2 der nachstehenden Tabelle beschriebenen Signale gegeben werden, müssen sie die in der Spalte 3 bezeichnete Bedeutung haben; vom ansteuernden Luftfahrzeug kann eine Bestätigung entsprechend den Beschreibungen in der Spalte 4 mit der in der Spalte 5 bezeichneten Bedeutung erwartet werden:

1	2	3	4	5
Serie	Signale des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung
VIER	BEI TAG UND NACHT: Einziehen des Fahrwerks (wenn möglich) und Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer während die Betriebspiste oder der Landebereich für Hubschrauber in einer Höhe von mehr als 300 m – jedoch nicht mehr als 600 m (im Falle eines Hubschraubers in einer	Der von Ihnen bestimmte Flugplatz ist zur Landung nicht geeignet.	BEI TAG UND NACHT: wenn gewünscht wird, dass das angesteuerte Luftfahrzeug dem ansteuernden Luftfahrzeug zu einem Ausweichflugplatz folgen soll, wird das	Verstanden, werde folgen.

	Höhe von mehr als 50 m, jedoch nicht mehr als 100 m) – über der Flugplatzhöhe überflogen wird, und Fortsetzen der Platzrunde für die Betriebspiste oder für den Landebereich für Hubschrauber. Wenn die Landescheinwerfer nicht ein- und ausgeschaltet werden können, sind irgendwelche anderen Lichter ein- und auszuschalten.		Fahrwerk des ansteuernden Luftfahrzeuges eingezogen (wenn möglich) und werden die Signale der Serie EINS gegeben.	
			Wenn entschieden ist, dass das angesteuerte Luftfahrzeug freigelassen wird, werden mit dem ansteuernden Luftfahrzeug die Signale der Serie ZWEI (für ansteuernde Luftfahrzeuge) gegeben.	Verstanden, Sie können weiterfliegen.
FÜNF	BEI TAG UND NACHT: Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter in regelmäßigen Zeitabständen in einer Art, dass sie von den üblichen Blinklichtern unterschieden werden können..	Kann nicht danach handeln.	BEI TAG UND NACHT: Verwenden der Signale der Serie ZWEI für abfangende Luftfahrzeuge.	Verstanden.
SECHS	BEI TAG UND NACHT: Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter in unregelmäßigen Zeitabständen.	Flugnotfall.	BEI TAG UND NACHT: Verwenden der Signale der Serie ZWEI für abfangende Luftfahrzeuge.	Verstanden

(3) Sofern mit dem ansteuernden Luftfahrzeug Sprechfunkverbindung hergestellt, eine Verständigung in einer gemeinsamen Sprache jedoch nicht möglich ist, soll versucht werden, durch folgende Redewendungen (in der angegebenen Aussprache – die zu betonenden Silben sind in der Aussprachespalte unterstrichen) wichtige Informationen zu übermitteln und Anweisungen zu bestätigen, wobei jede Redewendung zweimal zu übermitteln ist.

a) Redewendungen für die Luftfahrzeugführung des ansteuernden Luftfahrzeuges:

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
CALL SIGN	<u>K</u> OL SEIN	Was ist Ihr Rufzeichen
FOLLOW	F <u>O</u> L-LO	Folgen Sie mir
DESCEND	DIE- <u>S</u> END	Sinken Sie, um die Landung einzuleiten
YOU LAND	<u>J</u> UH LÄND	Landen Sie auf diesem Flugplatz
PROCEED	PRO- <u>S</u> IED	Sie dürfen weiterfliegen

b) Redewendungen für die Luftfahrzeugführung des angesteuerten Luftfahrzeuges:

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
<u>CALL SIGN ...</u>	<u>KOL SEIN</u>	Mein Rufzeichen ist ...
WILCO	<u>WILL-KO</u>	Verstanden, wird ausgeführt
CAN NOT	<u>KÄN NOT</u>	Kann nicht danach handeln
REPEAT	<u>RIE-PIET</u>	Wiederholen Sie Ihre Anweisung
AM LOST	<u>ÄM LOST</u>	Standort unbekannt
MAYDAY	<u>MÄHDÄH</u>	Flugnotfall
HIJACK	<u>HEI-TSCHÄK</u>	Entführung
LAND (und Bezeichnung des Flugplatzes)	LÄND (und Bezeichnung des Flugplatzes)	Erbitte am (Bezeichnung des Flugplatzes) landen zu dürfen
DESCEND	<u>DIE-SEND</u>	Erbitte Sinkflug

Anmerkung 1: Gewisse Umstände können die Verwendung der Redewendung "HIJACK" nicht ratsam erscheinen lassen.

Anmerkung 2: Das auf Anforderung zu übermittelnde Rufzeichen hat dem im Sprechfunkverkehr mit den Flugverkehrsdienststellen (§ 67) vorgesehenen und im Flugplan angegebenen Luftfahrzeugkennzeichen zu entsprechen.

## B. Signale und Zeichen für den Flugplatzverkehr

### I. Lichtsignale zur Regelung des Flugplatzverkehrs

Die im Flugplatzverkehr von der Flugplatzkontrollstelle mit Lichtsignalen gegebenen Anordnungen und Freigaben haben die in der nachstehenden Tabelle und in der Abbildung 1 bezeichneten Bedeutungen:

Lichtsignal	Von der Flugplatzkontrollstelle an ein Luftfahrzeug	
	im Flug	am Boden
Grünes Dauerlicht	Landung freigegeben!	Start freigegeben!
Rotes Dauerlicht	Ein anderes Luftfahrzeug hat Vorrang, in die Warterunde einfliegen!	Halt!
Grünes Blinklicht	Zwecks Landung zurückkehren!*)	Rollen freigegeben!**)
Rotes Blinklicht	Flugplatz unbenützbar, nicht landen!	Von der Landefläche wegrollen!
Weißes Blinklicht	Auf diesem Flugplatz landen und zur Abstellfläche rollen*).	Zum Ausgangspunkt auf dem Flugplatz zurückkehren!
Roter Feuerwerkskörper	(Ungeachtet jeder vorherigen Freigabe:) Jetzt nicht landen!	

\*) Freigaben zum Landen und Rollen sind abzuwarten.

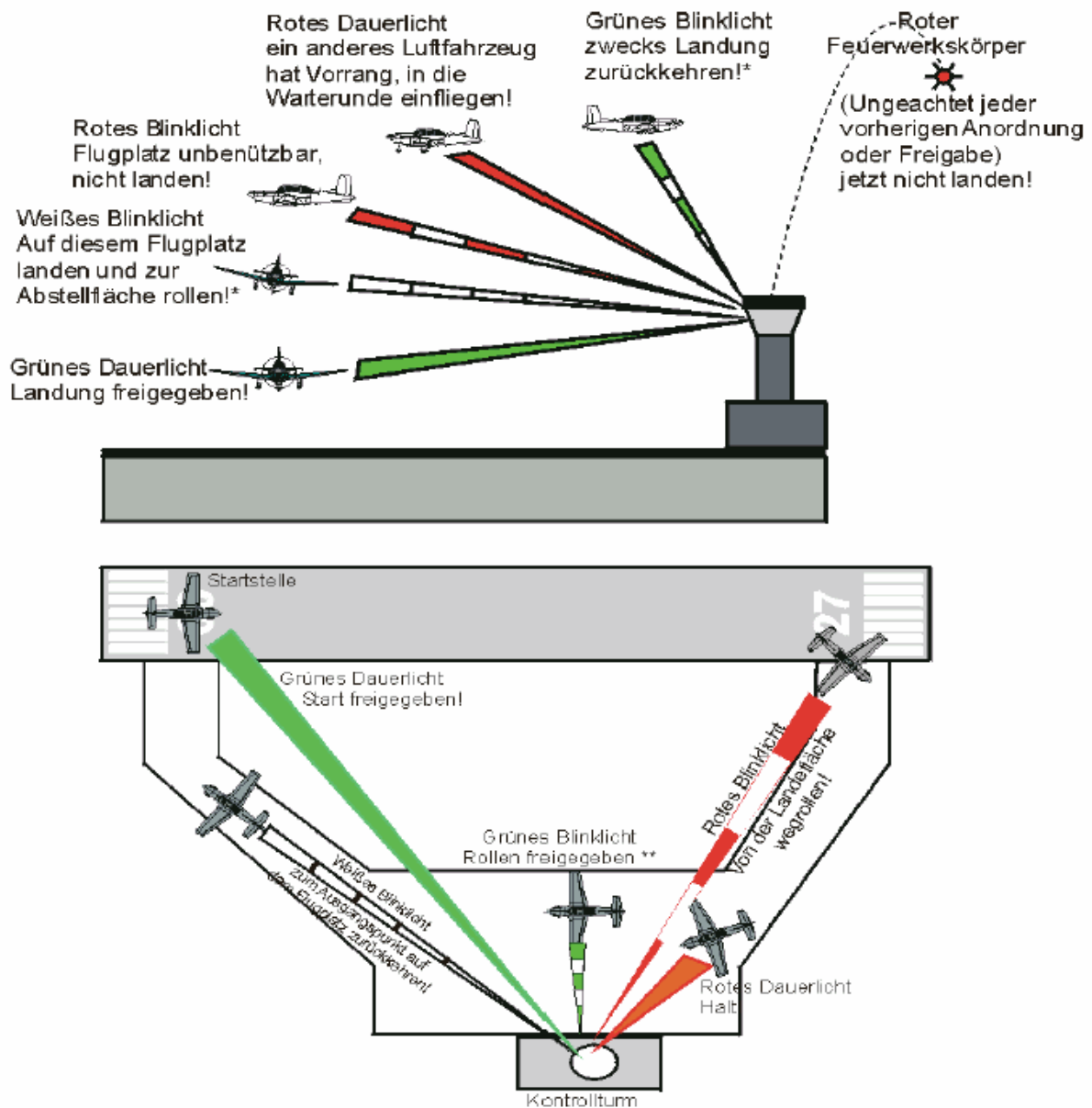


Abbildung 1

## II. Bestätigung der Lichtsignale durch den Piloten

- (1) Der Erhalt eines der im Punkt I bezeichneten Lichtsignale ist vom Piloten nach Tunlichkeit auf die in den Abs. 2 und 3 beschriebene Weise zu bestätigen.
- (2) Wenn sich das Luftfahrzeug in der Luft befindet, ist die Bestätigung zu geben:
  - a) bei Tageslicht  
durch wechselseitiges Betätigen der Querruder;  
diese Bestätigung muss nicht gegeben werden, wenn sich das Luftfahrzeug im Endanflug oder vor dem Einkurven zum Endanflug befindet;

\*\* Vor einer Piste ist beim Rollhalt anzuhalten und die Startfreigabe beziehungsweise eine weitere Rollfreigabe abzuwarten.

- b) bei Dunkelheit durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder – wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist – der Positionslichter.
- (3) Wenn sich das Luftfahrzeug auf dem Boden befindet, ist die Bestätigung zu geben:
  - a) bei Tageslicht durch wechselseitiges Betätigen der Querruder oder des Seitenruders;
  - b) bei Dunkelheit durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder – wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist – der Positionslichter.

### III. Bodenzeichen

#### 1. Landeverbotszeichen

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes quadratisches rotes Zeichen mit gelben Diagonalstreifen zeigt an, dass Landungen auf dem Flugplatz verboten sind und dass mit einem längeren Weiterbestand dieses Verbotes zu rechnen ist.



Abbildung 2

#### 2. Vorsichtszeichen

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes quadratisches rotes Zeichen mit einem gelben Diagonalstreifen zeigt an, dass wegen des schlechten Zustandes der Manövrierflächen oder aus anderen Gründen Vorsicht beim Landeanflug oder bei der Landung notwendig ist.



Abbildung 3

#### 3. Zeichen für die Benützung von Pisten und Rollwegen

- a) Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Zeichen in der Form eines Hantels zeigt an, dass für den Start, für die Landung und für das Rollen von Luftfahrzeugen nur die Pisten und Rollwege benützt werden dürfen.



Abbildung 4

- b) Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Zeichen in der Form eines Hantels mit einem senkrecht zum Längsbalken des Hantels über jeden Kreis desselben gelegten schwarzen Streifen zeigt an, dass für den Start und für die Landung ausschließlich Pisten benützt werden dürfen, für andere Bewegungen auf dem Boden aber nicht nur die Pisten und Rollwege benützt werden dürfen.



Abbildung 5

#### 4. Zeichen für gesperrte Pisten und Rollwege

Auf Pisten und Rollwegen oder Teilen hiervon ausgelegte, einfarbige Kreuze in sich vom Untergrund deutlich abhebender weißer oder gelber Farbe bezeichnen eine für die Benützung mit Luftfahrzeugen ungeeignete Fläche.



Abbildung 6

#### 5. Zeichen für die Start- und Landerichtung

- a) Ein auf dem Boden horizontal ausgelegtes weißes oder orangefarbenes Lande-T zeigt mit seinem Längsbalken in Richtung auf den Querbalken die Richtung an, die beim Start oder bei der Landung einzuhalten ist. Bei Verwendung in der Nacht ist das Lande-T beleuchtet oder mit weißen Lichtern umrandet.



Abbildung 7

- b) Ein auf dem Boden horizontal ausgelegtes Tetraeder, das – von hinten in Richtung zur Spitze gesehen – auf der linken Seite orangefärbig oder schwarz, auf der rechten Seite weiß oder aluminiumfarbig ist, zeigt mit seiner Spitze in die Richtung, die beim

Start oder bei der Landung einzuhalten ist. Bei Verwendung in der Nacht ist das Tetraeder, von hinten in Richtung zur Spitze gesehen, in folgender Weise mit Lichtern umrandet:

- Rückenkante, rechte Längskante und rechte Basiskante mit grünen Lichtern, und
- linke Längskante und linke Basiskante mit roten Lichtern

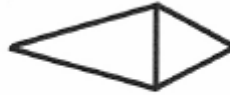


Abbildung 8

- c) Eine am Kontrollturm oder in seiner Nähe senkrecht angebrachte zweistellige Zahl zeigt für Piloten auf den Manövrierflächen die Startrichtung an, die in Zehnerheiten, auf- beziehungsweise abgerundet auf die nächstliegenden zehn Grad – bezogen auf magnetisch Nord – ausgedrückt wird.

**09**

Abbildung 9

## 6. Zeichen für den Rechtsverkehr

Ein im Signalfeld oder am Ende der in Benützung stehenden Piste horizontal ausgelegter, nach rechts abgewinkelter weißer Pfeil in auffälliger Farbe zeigt an, dass vor der Landung und nach dem Start Kurven nach rechts zu fliegen sind.



Abbildung 10

## 7. Meldestelle für Flugverkehrsdienste

Ein schwarzer, senkrecht stehender Buchstabe C auf gelbem Hintergrund zeigt an, wo sich die Meldestelle für Flugverkehrsdienste befindet.



Abbildung 11

## 8. Segelflugtätigkeit

Ein im Signalfeld horizontal ausgelegtes weißes Doppelkreuz zeigt an, dass der Flugplatz für Start und Landung von Segelflugzeugen benützt wird und dass zur Zeit Segelflüge durchgeführt werden.



Abbildung 12

## IV. Einwinksignale für Luftfahrzeuge

(1) Die im Abs. 3 beschriebenen Einwinksignale sind dazu bestimmt, von einem Einwinker mit seinen Armen und Händen – wenn dies zur leichteren Erkennbarkeit für den Piloten notwendig ist, mit Einwinkgegenständen, wie Signalkellen, Leuchtstäben oder Lampen – gegeben zu werden. Der Einwinker hat – mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug – so zu stehen, dass er für den Piloten am besten sichtbar ist. Vor Anwendung der Einwinksignale hat der Einwinker sicherzustellen, dass der für das Luftfahrzeug bestimmte Abstellplatz frei von Hindernissen und Gegenständen ist.

(2) Die im Abs. 3 Z. 16 bis 20 beschriebenen Einwinksignale sind für Hubschrauber bestimmt. Beim Einwinken landender Hubschrauber hat sich der Einwinker mit dem Rücken gegen die jeweilige Windrichtung zu stellen.

(3) Die im folgenden angeführten Einwinksignale bedeuten:

### 1. Signale des Einwinkers beachten!

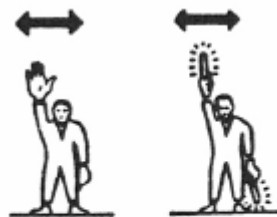


Abbildung 13

(Der rechte Arm ist senkrecht nach oben ausgestreckt und wird wiederholt nach links und rechts bewegt.)

**2. Zu dieser Position rollen!**

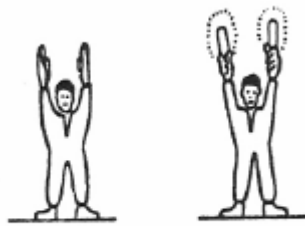


Abbildung 14

(Beide Arme sind nach oben ausgestreckt, die Handflächen sind nach innen gerichtet.)

**3. Weiterbewegen zum nächsten Einwinker!**

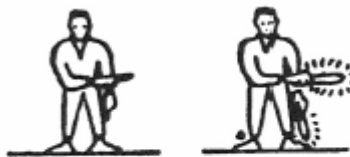


Abbildung 15

(Der rechte oder der linke Arm sind nach unten ausgestreckt, der andere Arm wird quer zum Körper abgewinkelt und zeigt die Richtung zum nächsten Einwinker an.)

**4. Vorwärts bewegen!**



Abbildung 16

(Die leicht seitwärts gerichteten Arme – mit den Handflächen nach hinten – werden wiederholt von der Schulterhöhe aufwärts und rückwärts bewegt.)

**5.a) Drehen Sie nach links!**



Abbildung 17

(Der rechte Arm zeigt schräg nach unten, der linke Arm wird wiederholt seitlich und rückwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegungen deutet die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.)

### 5.b) Drehen Sie nach rechts!

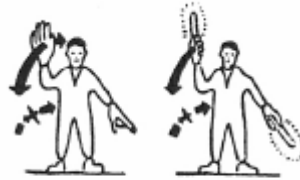


Abbildung 18

(Der linke Arm zeigt schräg nach unten, der rechte Arm wird wiederholt seitlich und rückwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegungen deutet die erforderliche Drehgeschwindigkeit an.)

### 6. Halt!



Abbildung 19

(Beide Arme werden wiederholt über dem Kopf gekreuzt; die Geschwindigkeit der Armbewegung entspricht der Dringlichkeit des Anhaltens.)

### 7.a) Bremsen anziehen!



Abbildung 20

(Ein Arm wird horizontal vor dem Körper gehoben, während die Finger der gehobenen Hand ausgestreckt sind; dann wird die Hand zur Faust geballt.)

### 7.b) Bremsen lösen!



Abbildung 21

(Ein Arm wird horizontal vor den Körper gehoben, während die gehobene Hand zur Faust geballt ist; dann werden die Finger ausgestreckt.)

### 8. a) Bremsklötze vorgelegt!

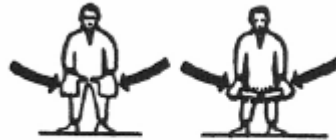


Abbildung 22

(Die nach unten ausgestreckten Arme – mit den Handflächen nach hinten – werden von außen nach innen bewegt.)

### 8. b) Bremsklötze entfernt!

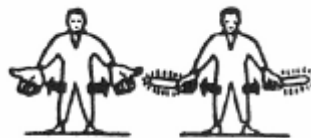


Abbildung 23

(Die nach unten ausgestreckten Arme – mit den Handflächen nach vorne – werden von innen nach außen bewegt.)

### 9. Triebwerke anlassen!



Abbildung 24

(Die rechte Hand beschreibt Kreisbewegungen in Kopfhöhe; die linke Hand wird senkrecht über den Kopf gehalten, und die Anzahl der ausgestreckten Finger dieser Hand zeigt die Nummer des anzulassenden Triebwerkes an; die Luftfahrzeugtriebwerke sind für diesen Zweck von rechts nach links – von dem vor dem Luftfahrzeug mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug stehenden Einwinker gesehen – mit Nr. 1 beginnend nummeriert.)

## 10. Triebwerke abstellen!

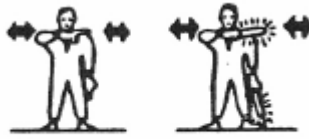


Abbildung 25

(Ein abgewinkelter Arm – mit der Handfläche nach unten und dem Daumen vor der Kehle – wird in Schulterhöhe seitlich hin und her bewegt.)

## 11. Langsamer rollen!

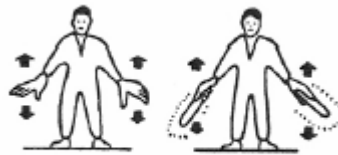


Abbildung 26

(Die abwärts gerichteten Arme zeigen mit den Handflächen zum Boden und werden dann wiederholt aufwärts und abwärts bewegt.)

## 12. Triebwerke auf der angezeigten Seite drosseln!

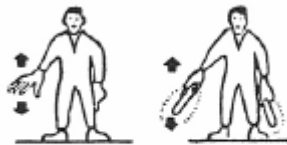


Abbildung 27

(Die abwärts gerichteten Arme zeigen mit den Handflächen zum Boden, dann wird eine Hand wiederholt aufwärts und abwärts bewegt, die andere Hand bleibt in Ruhestellung. Wird die linke Hand bewegt, ist das Triebwerk – beziehungsweise sind die Triebwerke – rechts zu drosseln; wird die rechte Hand bewegt, ist das Triebwerk – beziehungsweise sind die Triebwerke – links zu drosseln.)

## 13. Rückwärts rollen!

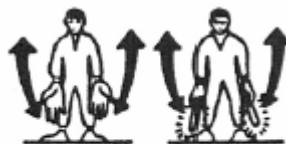


Abbildung 28

(Die seitlich nach unten ausgestreckten Arme – mit den Handflächen nach vorne – werden wiederholt vorwärts und aufwärts bis zur Schulterhöhe bewegt.)

**14. a) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Steuerbord!**

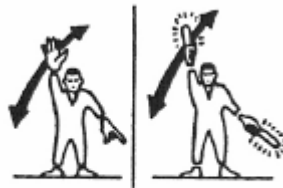


Abbildung 29

(Der linke Arm zeigt schräg nach unten, der rechte Arm wird wiederholt von der senkrechten Haltung über dem Kopf in die waagrechte Armhaltung bewegt.)

**14. b) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Backbord!**



Abbildung 30

(Der rechte Arm zeigt schräg nach unten, der linke Arm wird wiederholt von der senkrechten Haltung über dem Kopf in die waagrechte Armhaltung bewegt.)

**15. Alles klar!**

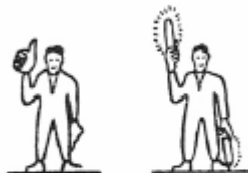


Abbildung 31

(Der rechte Arm ist vom Ellbogen ab aufwärts gerichtet, der gestreckte Daumen zeigt nach oben.)

**16. Im Schwebeflug bleiben!**

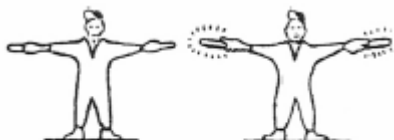


Abbildung 32

(Beide Arme sind seitwärts waagrecht ausgestreckt.)

## 17. Steigen!

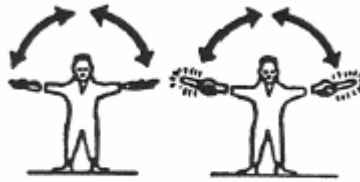


Abbildung 33

(Die seitwärts waagrecht ausgestreckten Arme werden mit nach oben gerichteten Handflächen von der Schulterhöhe wiederholt aufwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegung deutet die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.)

## 18. Sinken!



Abbildung 34

(Die seitwärts waagrecht ausgestreckten Arme werden mit nach unten gerichteten Handflächen von der Schulterhöhe wiederholt abwärts bewegt; die Geschwindigkeit der Armbewegung deutet die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.)

## 19. Horizontalflug!

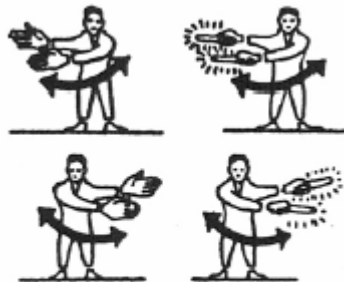


Abbildung 35

(Der eine Arm ist waagrecht seitwärts in Flugrichtung ausgestreckt, der andere Arm wird wiederholt vor dem Körper in derselben Richtung geschwungen.)

## 20. Landen!

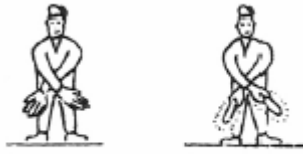


Abbildung 36

(Beide Arme sind – vor dem Körper gekreuzt – schräg nach unten ausgestreckt.)

### V. Pilotensignale für Einwinker

(1) Die im Abs. 2 beschriebenen Signale sind dazu bestimmt, von einem in seinem Luftfahrzeug befindlichen Piloten mit für den Einwinker vollständig sichtbaren Händen – wenn dies zur leichteren Erkennbarkeit für den Einwinker notwendig ist, mit Leuchtgegenständen - gegeben werden.

(2) Die im Folgenden angeführten Signale bedeuten:

#### 1. a) Bremsen angezogen!

(Ein Arm wird horizontal vor das Gesicht gehoben, während die Finger der gehobenen Hand ausgestreckt sind; in dem Augenblick, in dem die Bremse gelöst wird, wird die Hand zur Faust geballt.)

#### 1. b) Bremsen gelöst!

(Ein Arm wird horizontal vor das Gesicht gehoben, während die gehobene Hand zur Faust geballt ist; in dem Augenblick, in dem die Bremse gelöst wird, werden die Finger ausgestreckt.)

#### 2. a) Bremsklötze vorlegen!

(Die ausgestreckten Arme – mit Handflächen nach hinten – werden nach innen bewegt, um die Hände vor den Gesicht zu kreuzen.)

#### 2. b) Bremsklötze entfernen!

(Die vor dem Gesicht gekreuzten Hände – mit den Handflächen nach hinten – werden nach außen bewegt, bis die Arme ausgestreckt sind.)

#### 3. Fertig zum Triebwerk(e) anlassen!

(Die Anzahl der erhobenen Finger einer Hand zeigt die Nummer des anzulassenden Triebwerkes an; die Luftfahrzeugtriebwerke sind für diesen Zweck von rechts nach links – von dem vor dem Luftfahrzeug mit dem Gesicht zum Luftfahrzeug stehenden Einwinker gesehen – mit der Nr. 1 beginnend nummeriert.)

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## Anhang B Luftraumklassifizierung

Als Luftraumklassifizierung werden nachstehende Luftraumklassen A bis G festgelegt, wobei alle nachstehenden Höhenangaben auf den mittleren Meeresspiegel bezogen sind, soweit nicht ausdrücklich anderes bestimmt wird:

### A. Luftraumklasse A (kontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste

	Instrumentenflüge	Sichtflüge <sup>*)</sup>
Staffelung	zwischen allen Flügen (§ 71)	
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73) c) Alarmdienst (§ 74)	
Sichtflugwetterbedingungen	keine	
Geschwindigkeitsbegrenzung	keine (siehe jedoch § 3 Abs. 3)	
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 6)	
Freigabe	erforderlich (§ 36)	

(2) Folgende der im Anhang E aufgezählten kontrollierten Lufträume und Ausnahmereiche sind mit der Luftraumklasse A klassifiziert: keine.

### B. Luftraumklasse B (kontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen allen Flügen (§ 71)	zwischen allen Flügen (§ 71)
Ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73) c) Alarmdienst (§ 74)	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73) c) Alarmdienst (§ 74)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	in einer Höhe von 3050 m oder darüber: 1. Flugsicht: 8 km 2. das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken

<sup>\*)</sup> sind in Luftraumklasse A nicht erlaubt.

	<b>Instrumentenflüge</b>	<b>Sichtflüge</b>
		bleiben unterhalb einer Höhe von 3050 m: 1. Flugsicht: 5 km 2. das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben
Geschwindigkeitsbegrenzung	keine (siehe jedoch § 3 Abs. 3)	keine (siehe jedoch § 3 Abs. 3)
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 6)	erforderlich (§ 6)
Freigabe	erforderlich (§ 36)	erforderlich (§ 36)

(2) Für Segelflüge, Flüge mit Hänge- und Paragleitern, Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten gelten die in Abs. 1 für Sichtflüge vorgeschriebenen Benützungsregeln mit der Maßgabe, dass anstelle von Freigaben Zustimmungen einzuholen sind.

(3) Folgende der im Anhang E aufgezählten kontrollierten Lufträume und Ausnahmereiche sind mit der Luftraumklasse B klassifiziert: keine.

### **C. Luftraumklasse C (kontrollierte Lufträume)**

#### (1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste

	<b>Instrumentenflüge</b>	<b>Sichtflüge</b>
Staffelung	a) zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 71) b) zwischen Instrumentenflügen und Sichtflügen (§ 71)	zwischen Sichtflügen und Instrumentenflügen (§ 71)
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73) c) Alarmdienst (§ 74)	a) Flugverkehrskontrolldienst hinsichtlich der Staffelung zu Instrumentenflügen (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen (und Ratschläge für Ausweichmanöver auf Verlangen des Piloten) über andere Sichtflüge c) Alarmdienst (§ 74)
Sichtflugwetterbedingungen	Keine	a) in einer Höhe von 3050 m oder darüber: 1. Flugsicht: 8 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km

	<b>Instrumentenflüge</b>	<b>Sichtflüge</b>
		3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 1. Flugsicht: 5 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m
Geschwindigkeitsbegrenzung	keine (siehe jedoch § 3 Abs. 3)	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 6)	erforderlich (§ 6)
Freigabe	erforderlich (§ 36)	erforderlich (§ 36)

(2) Für Segelflüge, Flüge mit Hänge- und Paragleitern, Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten gelten die in Abs. 1 für Sichtflüge vorgeschriebenen Benützungsregeln mit der Maßgabe, dass anstelle von Freigaben Zustimmungen einzuholen sind.

(3) Folgende der im Anhang E aufgezählten kontrollierten Lufträume beziehungsweise Teile hiervon sind mit der Luftraumklasse C klassifiziert:

1. der seitlich sowie nach oben durch die Bundesgrenzen und nach unten durch die Flugfläche 195 begrenzte Luftraum;
2. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Graz II innerhalb des Nahkontrollbezirkes Graz;
3. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Klagenfurt II innerhalb des Nahkontrollbezirkes Klagenfurt;
4. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen SRA Linz III innerhalb des Nahkontrollbezirkes Linz;
5. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Salzburg II innerhalb des Nahkontrollbezirkes Salzburg;
6. der Teil des Bereiches mit Sonderregelungen der SRA Wien I und SRA Wien II ab einer Höhe von 1.372 m aufwärts; und
7. die gesamten Bereiche mit Sonderregelungen der SRA Wien III, IV, V, VI, VII, VIII und SRA Wien IX innerhalb des Nahkontrollbezirkes Wien sowie Teilen der CTA Wien.

## D. Luftraumklasse D (kontrollierte Lufträume)

### (1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 71)	wird nicht gewährleistet
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen (und Ratschläge für Ausweichmanöver auf Verlangen des Piloten) über Sichtflüge c) Alarmdienst (§ 74)	a) Fluginformationsdienst (§ 73), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen (und Ratschläge für Ausweichmanöver auf Verlangen des Piloten) über Instrumentenflüge und andere Sichtflüge b) Alarmdienst (§ 74)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	a) in einer Höhe von 3050 m oder darüber: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flugsicht: 8 km</li> <li>2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km</li> <li>3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m</li> </ol> b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flugsicht: 5 km</li> <li>2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km</li> <li>3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m</li> </ol>
Geschwindigkeitsbegrenzung	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 6)	erforderlich (§ 6)
Freigabe	erforderlich (§ 36)	erforderlich (§ 36)

(2) Für Segelflüge, Flüge mit Hänge- und Paragleitern, Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten gelten die in Abs. 1 für Sichtflüge vorgeschriebenen Benützungsregeln mit der Maßgabe, dass anstelle von Freigaben Zustimmungen einzuholen sind.

(3) Folgende der im Anhang E aufgezählten kontrollierten Lufträume beziehungsweise Teile hiervon sind mit der Luftraumklasse D klassifiziert:

1. die Kontrollzone St. Gallen-Altenrhein;
2. die Kontrollzone Graz;
3. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Graz I innerhalb des Nahkontrollbezirkes Graz;
4. die Kontrollzone Innsbruck;
5. die Kontrollzone Klagenfurt;
6. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Klagenfurt I innerhalb des Nahkontrollbezirkes Klagenfurt;
7. die Kontrollzone Linz;
8. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Linz I und der SRA Linz II innerhalb des Nahkontrollbezirkes Linz;
9. die Kontrollzone Salzburg;
10. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Salzburg I innerhalb des Nahkontrollbezirkes Salzburg;
11. die Kontrollzone Wien;
12. der Teil des Bereiches mit Sonderregelungen der SRA Wien I und der SRA Wien II bis zu einer Höhe von 1.372m;
13. der Teil des Kontrollbezirkes Bregenz ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
14. der Teil des Kontrollbezirkes Glockner bis Flugfläche 195;
15. der Teil des Nahkontrollbezirkes Graz ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
16. der Teil des Nahkontrollbezirkes Hallein ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
17. der Teil des Nahkontrollbezirkes Innsbruck-Ost ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
18. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Innsbruck II und V innerhalb des Kontrollbezirkes Innsbruck-Ost;
19. der Teil des Nahkontrollbezirkes Innsbruck-Süd ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
20. der Teil des Nahkontrollbezirkes Innsbruck-West ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
21. der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Innsbruck I, III und IV innerhalb des Kontrollbezirkes Innsbruck-West;
22. der Teil des Nahkontrollbezirkes Klagenfurt ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
23. der Teil des Kontrollbezirkes Klagenfurt ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
24. der Teil des Kontrollbezirkes Koralpe ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
25. der Teil des Nahkontrollbezirkes Linz ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
26. der Teil des Kontrollbezirkes Linz ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
27. der Teil des Nahkontrollbezirkes Salzburg ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;

28. der Teil des Kontrollbezirkes Salzburg ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
29. der Teil des Nahkontrollbezirkes Wien ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195, ausgenommen die Bereiche mit Sonderregelungen, SRA's Wien;
30. der Teil des Kontrollbezirkes Wien ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195, ausgenommen der Bereich mit Sonderregelungen der SRA VIII Wien;
31. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Mitte I ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
32. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Mitte II ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
33. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Ost I ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
34. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Ost II ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
35. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-West ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195.

### E. Luftraumklasse E (kontrollierte Lufträume)

#### (1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste

	<b>Instrumentenflüge</b>	<b>Sichtflüge</b>
Staffelung	zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 71)	wird nicht gewährleistet
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen über Sichtflüge, soweit dies möglich ist c) Alarmdienst (§ 74)	a) Fluginformationsdienst (§ 73), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen über andere Flüge, soweit dies möglich ist b) Alarmdienst (§ 74)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	a) in einer Höhe von 3050 m oder darüber: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flugsicht: 8 km</li> <li>2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km</li> <li>3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m</li> </ol> b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flugsicht: 5 km</li> <li>2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km</li> <li>3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m</li> </ol>

	<b>Instrumentenflüge</b>	<b>Sichtflüge</b>
Geschwindigkeitsbegrenzung	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine  b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine  b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 6)	nicht erforderlich
Freigabe	erforderlich (§ 36)	nicht erforderlich

(2) Folgende der im Anhang E aufgezählten kontrollierten Lufträume beziehungsweise Teile hiervon sind mit der Luftraumklasse E klassifiziert:

1. der Teil des Kontrollbezirkes Bregenz bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
2. der Teil des Nahkontrollbezirkes Graz bis zu einer Höhe von 2.150 m, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Graz, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt;
3. der Teil des Kontrollbezirkes Hallein bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
4. der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-Ost bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
5. der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-Süd bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
6. der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-West bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
7. der Teil des Nahkontrollbezirkes Klagenfurt bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Klagenfurt, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt;
8. der Teil des Kontrollbezirkes Klagenfurt bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
9. der Teil des Kontrollbezirkes Koralpe bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
10. der Teil des Nahkontrollbezirkes Linz bis zu einer Höhe von 2.150 m, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Linz, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt, sowie der Bereich mit Sonderregelungen SRA Linz I;
11. der Teil des Kontrollbezirkes Linz bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
12. der Teil des Nahkontrollbezirkes Salzburg bis zu einer Höhe von 1.050 m, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Salzburg, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt;
13. der Teil des Kontrollbezirkes Salzburg bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
14. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Mitte I bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
15. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Mitte II bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
16. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Ost I bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
17. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Ost II bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
18. der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-West bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
19. der Teil des Nahkontrollbezirkes Wien bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Wien, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt, sowie die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Wien I, SRA Wien II, SRA Wien III und SRA Wien IV; und
20. der Teil des Kontrollbezirkes Wien bis zu einer Höhe von Flugfläche 125.

## F. Luftraumklasse F (unkontrollierte Lufträume)

### (1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 71)	wird nicht gewährleistet
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73) c) Alarmdienst (§ 74)	a) Fluginformationsdienst (§ 73) b) Alarmdienst (§ 74)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	a) in einer Höhe von 3050 m oder darüber: 1. Flugsicht: 8 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 1. Flugsicht: 5 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m
Geschwindigkeitsbegrenzung	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 6)	nicht erforderlich
Freigabe	erforderlich (§ 36)	nicht erforderlich

(2) Folgende der im Anhang E aufgezählten unkontrollierten Lufträume sind mit der Luftraumklasse F klassifiziert: keine.

## G. Luftraumklasse G (unkontrollierte Lufträume)

### (1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen Instrumentenflügen	wird nicht gewährleistet

	<b>Instrumentenflüge</b>	<b>Sichtflüge</b>
	untereinander (§ 71)	
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 68) b) Fluginformationsdienst (§ 73) c) Alarmdienst (§ 74)	a) Fluginformationsdienst (§ 73) b) Alarmdienst (§ 74)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	a) in einer Höhe von 3050 m oder darüber: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flugsicht: 8 km</li> <li>2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km</li> <li>3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m</li> </ol> b) unterhalb einer Höhe von 3050 m, jedoch oberhalb einer Höhe von 900 m oder – wenn dies die größere Flughöhe ergibt – 300 m über Grund: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flugsicht: 5 km</li> <li>2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km</li> <li>3. vertikaler Abstand von Wolken: 300m</li> </ol> c) in oder unterhalb einer Höhe von 900 m oder – wenn dies die größere Flughöhe ergibt – 300 m über Grund: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flugsicht: 1,5 km</li> <li>2. das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben</li> <li>3. der Pilot muss Erdsicht haben.</li> </ol> <p><b>Anmerkung:</b> Sichtflüge mit Hubschraubern sind auch bei einer Flugsicht von weniger als 1,5 km zulässig, wenn sie mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen</p>

	<b>Instrumentenflüge</b>	<b>Sichtflüge</b>
		rechtzeitig treffen kann.
Geschwindigkeitsbegrenzung	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge	a) in und oberhalb einer Höhe von 3050 m: keine b) unterhalb einer Höhe von 3050 m: 460 km pro Stunde (250 Knoten – siehe § 8a Abs. 1) ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 6)	nicht erforderlich
Freigabe	erforderlich (§ 36)	nicht erforderlich

(2) Folgende Lufträume sind als unkontrollierte Lufträume der Klasse G klassifiziert: jener Teil des Luftraumes in Österreich, der nicht einer anderen Luftraumklasse klassifiziert ist.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## Anhang C Tabelle der Reiseflughöhen

<b>Missweisender Kurs</b>											
000° bis 179°						180° bis 359°					
Instrumentenflüge			Sichtflüge			Instrumentenflüge			Sichtflüge		
Flugfläche	Flughöhe		Flugfläche	Flughöhe		Flugfläche	Flughöhe		Flugfläche	Flughöhe	
	Fuß	Meter		Fuß	Meter		Fuß	Meter		Fuß	Meter
-90	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-
10	1.000	300	-	-	-	20	2.000	600	-	-	-
30	3.000	900	35	3.500	1.050	40	4.000	1.200	45	4.500	1.350
50	5.000	1.500	55	5.500	1.700	60	6.000	1.850	65	6.500	2.000
70	7.000	2.150	75	7.500	2.300	80	8.000	2.450	85	8.500	2.600
90	9.000	2.750	95	9.500	2.900	100	10.000	3.050	105	10.500	3.200
110	11.000	3.350	115	11.500	3.500	120	12.000	3.650	125	12.500	3.800
130	13.000	3.950	135	13.500	4.100	140	14.000	4.250	145	14.500	4.400
150	15.000	4.550	155	15.500	4.700	160	16.000	4.900	165	16.500	5.050
170	17.000	5.200	175	17.500	5.350	180	18.000	5.500	185	18.500	5.650
190	19.000	5.800	195	19.500	5.950	200	20.000	6.100	205	20.500	6.250
210	21.000	6.400	215	21.500	6.550	220	22.000	6.700	225	22.500	6.850
230	23.000	7.000	235	23.500	7.150	240	24.000	7.300	245	24.500	7.450
250	25.000	7.600	255	25.500	7.750	260	26.000	7.900	265	26.500	8.100
270	27.000	8.250	275	27.500	8.400	280	28.000	8.550	285	28.500	8.700
290	29.000	8.850				300	30.000	9.150			
310	31.000	9.450				320	32.000	9.750			
330	33.000	10.050				340	34.000	10.350			
350	35.000	10.650				360	36.000	10.950			
370	37.000	11.300				380	38.000	11.600			
390	39.000	11.900				400	40.000	12.200			
410	41.000	12.500				430	43.000	13.100			
450	45.000	13.700				470	47.000	14.350			
usw.	usw.	usw.				usw.	usw.	usw.			

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 422/2000*

## Anhang D Höhensegelfluggebiete

Als Höhensegelfluggebiete gemäß § 56 Abs. 1 werden nachstehende Lufträume festgelegt:

### A. Höhensegelfluggebiet Tirol-Nord

Beginnend in FL 125 bzw. in 14.500 FT, nach oben durch die Flugfläche 245 und seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

vom Koordinatenpunkt ..... 47°16'15" Nord 12°45'20" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt (Hochtor)..... 47°00'00" Nord 12°50'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Dreiherrnspitze)..... 47°04'10" Nord 12°40'30" Ost  
von dort entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt  
(Brennerpass)..... 47°00'00" Nord 11°30'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°12'20" Nord 11°31'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°17'00" Nord 12°29'00" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'15" Nord 12°45'20" Ost

### B. Höhensegelfluggebiet Tirol-Ost

Beginnend in 14.500 FT, nach oben durch die Flugfläche 245 seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

vom Koordinatenpunkt (Sonnblick) ..... 47°04'30" Nord 12°56'30" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt (Hochkreuz) ..... 46°49'00" Nord 13°04'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°48'30" Nord 12°17'27" Ost  
von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt (Dreiherrnspitze) ..... 47°04'10" Nord 12°14'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt (Hochtor) ... 47°05'00" Nord 12°50'30" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Sonnblick) ..... 47°04'30" Nord 12°56'30" Ost

### C. Höhensegelfluggebiet Vorarlberg-Süd

Beginnend in FL 195, nach oben durch die Flugfläche 245 und seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

vom Zollhaus an der Bundesstraße bei der  
österreichisch / liechtensteinischen Landesgrenze  
südwestlich der Stadt Feldkirchen..... 47°13'07" Nord 09°34'15" Ost  
geradlinig nach Feldkirch (Kirche)..... 47°14'20" Nord 09°35'55" Ost  
von dort entlang der Bundesstraße (oder geradlinig) nach  
Bludenz (Kirche)..... 47°09'30" Nord 09°49'14" Ost  
von dort entlang der Bundesstraße (oder geradlinig) zum  
Arlberg-Pass..... 47°07'50" Nord 10°12'40" Ost

von dort geradlinig zum Grüblekopf (Höhenkote 2894 m).. 47°00'05" Nord 10°23'23" Ost  
von dort entlang der Bundesgrenze zum Zollhaus an der  
österreichisch / liechtensteinischen Landesgrenze ..... 47°13'07" Nord 09°34'15" Ost  
*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 138/1999*

## Anhang E

### Kontrollierte Lufträume, Lufträume für Instrumentenflüge im unkontrollierten Luftraum und Ausnahmehbereiche

#### A. KONTROLLBEZIRKE

##### I. Oberer Kontrollbezirk

Als oberer Kontrollbezirk (UTA) wird der seitlich sowie nach oben durch die Bundesgrenzen und nach unten durch die Flugfläche 245 begrenzte Luftraum festgelegt.

##### II. Unterer Kontrollbezirk

###### 1. Kontrollbezirke

(1) Als Kontrollbezirke (CTA) werden die im folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, die seitlich gemäß Abs. 2 nach oben durch die Flugfläche 245 und nach unten durch Horizontalflächen in den nachstehend angegebenen Höhen - soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird - über dem mittleren Meeresspiegel begrenzt sind:

Bezeichnung des Kontrollbezirkes	Untere Begrenzung
1. Kontrollbezirk Arlberg ..... (CTA Arlberg)	Flugfläche 195
2. Kontrollbezirk Bregenz ..... (CTA Bregenz)	2 750 m, jedoch mindestens 750 m über Grund
3. Kontrollbezirk Hallein..... (CTA Hallein)	2 300 m, jedoch mindestens 300 m über Grund
4. Kontrollbezirk Innsbruck-Ost ..... (CTA Innsbruck-Ost)	2 150 m, jedoch mindestens 300 m über Grund
5. Kontrollbezirk Innsbruck-West..... (CTA Innsbruck-West)	2 750 m, jedoch mindestens 600 m über Grund
6. Kontrollbezirk Innsbruck-Süd ..... (CTA Innsbruck-Süd)	3 500 m, jedoch mindestens 600 m über Grund
7. Kontrollbezirk Klagenfurt ..... (CTA Klagenfurt)	2 750 m, jedoch mindestens 300 m über Grund
8. Kontrollbezirk Koralpe ..... (CTA Koralpe)	2 300 m, jedoch mindestens 300 m über Grund
9. Kontrollbezirk Linz ..... (CTA Linz)	1 350 m, jedoch mindestens 300 m über Grund
10. Kontrollbezirk Salzburg ..... (CTA Salzburg)	3 500 m, jedoch mindestens 600 m über Grund
11. Kontrollbezirk Glockner ..... (CTA Glockner)	4 400 m, jedoch mindestens 600 m über Grund
12. Kontrollbezirk Tauern-Mitte I ..... (CTA Tauern-Mitte I)	2 900 m

13. Kontrollbezirk Tauern-Mitte II ..... 2 300 m, jedoch mindestens 300 m über Grund  
(CTA Tauern-Mitte II)
14. Kontrollbezirk Tauern-Ost I ..... 3200 m, jedoch mindestens 300 m über Grund  
(CTA Tauern-Ost I)
15. Kontrollbezirk Tauern-Ost II ..... 2 600 m  
(CTA Tauern-Ost II)
16. Kontrollbezirk Tauern-West..... 3200 m, jedoch mindestens 300 m über Grund  
(CTA Tauern-West)
17. Kontrollbezirk Wien ..... 1 700 m, jedoch mindestens 300 m über Grund  
(CTA Wien)

(2) Seitlich werden die im Abs. 1 genannten Kontrollbezirke durch lotrechte Flächen begrenzt deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

1. beim Kontrollbezirk Arlberg (CTA Arlberg):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 47°24'40" Nord 09°39'00" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'15" Nord 10°10'30" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°58'30" Nord 11°15'35" Ost
  - und von diesem entlang der Bundesgrenze zu'  
Koordinatenpunkt ..... 47°24'40" Nord 09°39'00" Ost
2. beim Kontrollbezirk Bregenz (CTA Bregenz):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 47°24'40" Nord 09°39'00" Ost
  - entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt . 47°16'15" Nord 10°10'30" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°24'40" Nord 09°39'00" Ost
3. beim Kontrollbezirk Hallein (CTA Hallein):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 47°45'00" Nord 13°18'45" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°41'30" Nord 13°22'30" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°35'00" Nord 13°10'30" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°37'00" Nord 13°05'00" Ost
  - von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 47°41'08" Nord 13°04'40" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°42'52" Nord 13°10'58" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°45'00" Nord 13°18'45" Ost
4. beim Kontrollbezirk Innsbruck-Ost (CTA Innsbruck-Ost):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 47°37'30" Nord 12°30'45" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°17'00" Nord 12°29'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°18'20" Nord 11°48'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°25'00" Nord 11°44'20" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°35'30" Nord 11°44'20" Ost
  - und von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 47°37'30" Nord 12°30'45" Ost
5. beim Kontrollbezirk Innsbruck-West (CTA Innsbruck-West):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 47°35'30" Nord 11°44'20" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°25'00" Nord 11°44'20" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°18'20" Nord 11°48'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°12'20" Nord 11°31'30" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°00'00" Nord 11°30'30" Ost
  - von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 46°58'30" Nord 11°15'35" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'15" Nord 10°10'30" Ost
  - und von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 47°35'30" Nord 11°44'20" Ost

6. beim Kontrollbezirk Klagenfurt (CTA Klagenfurt):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°12'00" Nord 13°56'50" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°59'00" Nord 14°12'45" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°46'00" Nord 13°50'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°31'00" Nord 13°50'00" Ost  
von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 46°33'40" Nord 13°20'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°50'00" Nord 13°20'00" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°12'00" Nord 13°56'50" Ost
7. beim Kontrollbezirk Klagenfurt (CTA Klagenfurt):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°12'00" Nord 13°56'50" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°59'00" Nord 14°12'45" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°46'00" Nord 13°50'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°31'00" Nord 13°50'00" Ost  
von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 46°33'40" Nord 13°20'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°50'00" Nord 13°20'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°02'45" Nord 13°41'00" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°12'00" Nord 13°56'50" Ost
8. beim Kontrollbezirk Koralpe (CTA Koralpe):  
vom Koordinatenpunkt ..... 46°58'00" Nord 15°08'30" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°38'45" Nord 15°05'00" Ost  
von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 46°35'30" Nord 14°51'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°37'10" Nord 14°50'02" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°43'14" Nord 14°44'41" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°48'30" Nord 14°40'00" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 46°58'00" Nord 15°08'30" Ost
9. beim Kontrollbezirk Linz (CTA Linz):  
vom Koordinatenpunkt ..... 48°35'00" Nord 14°40'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt 4..... 48°23'00" Nord 14°40'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°23'39" Nord 14°28'31" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°24'56" Nord 14°04'36" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°26'00" Nord 13°44'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°05'00" Nord 13°44'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°05'00" Nord 14°40'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°50'00" Nord 14°40'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°47'00" Nord 14°43'25" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°41'30" Nord 14°32'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°50'00" Nord 14°23'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°52'30" Nord 13°50'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°52'55" Nord 13°21'41" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°05'00" Nord 13°10'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°17'30" Nord 13°10'00" Ost  
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt 4..... 48°35'00" Nord 14°40'00" Ost
10. beim Kontrollbezirk Glockner (CTA Glockner):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°17'00" Nord 12°29'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'15" Nord 12°45'20" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°14'00" Nord 13°30'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°02'45" Nord 13°41'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°50'00" Nord 13°20'00" Ost

- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°33'40" Nord 13°20'00" Ost  
von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 47°04'10" Nord 12°14'30" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt 47°17'00" Nord 12°29'00" Ost
11. beim Kontrollbezirk Tauern-Mitte I (CTA Tauern-Mitte I):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°47'00" Nord 14°43'25" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°26'30" Nord 14°47'50" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°30'00" Nord 14°44'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°41'30" Nord 14°32'00" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°47'00" Nord 14°43'25" Ost
12. beim Kontrollbezirk Tauern-Mitte II (CTA Tauern-Mitte II):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'00" Nord 15°16'50" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°10'20" Nord 15°05'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°17'00" Nord 14°58'40" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°26'30" Nord 14°47'50" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost
13. beim Kontrollbezirk Tauern-Mitte II (CTA Tauern-Mitte II):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°24'52" Nord 15°07'49" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°19'09" Nord 14°56'13" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°26'30" Nord 14°47'50" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost
14. beim Kontrollbezirk Tauern-Ost II (CTA Tauern-Ost II):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°30'00" Nord 15°26'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°13'00" Nord 15°20'00" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost
15. beim Kontrollbezirk Tauern-Ost II (CTA Tauern Ost-II):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°30'00" Nord 15°26'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°19'49" Nord 15°22'36" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°24'52" Nord 15°07'49" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt . 47°32'30" Nord 15°00'00" Ost
16. beim Kontrollbezirk Tauern-West (CTA Tauern-West):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°52'55" Nord 13°21'41" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°52'30" Nord 13°50'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°50'00" Nord 14°23'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°41'30" Nord 14°32'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°30'00" Nord 14°44'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°26'30" Nord 14°47'50" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°19'09" Nord 14°56'13" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°17'00" Nord 14°58'40" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°10'20" Nord 15°05'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°05'00" Nord 15°10'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°58'00" Nord 15°08'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°48'30" Nord 14°40'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°45'00" Nord 14°30'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°59'00" Nord 14°12'45" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°12'00" Nord 13°56'50" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°28'30" Nord 13°36'20" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°41'30" Nord 13°22'30" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°45'00" Nord 13°18'45" Ost  
 und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°52'55" Nord 13°21'41" Ost

17. beim Kontrollbezirk Wien (CTA Wien):

vom Koordinatenpunkt ..... 48°44'50" Nord 16°06'00" Ost  
 geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°42'25" Nord 16°01'03" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°32'00" Nord 15°40'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°15'30" Nord 15°38'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°12'00" Nord 15°42'55" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°00'00" Nord 16°00'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°45'05" Nord 16°00'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°40'00" Nord 16°25'20" Ost  
 von diesem entlang der Bundesgrenze  
 zum Koordinatenpunkt ..... 46°57'45" Nord 16°16'30" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°09'26" Nord 15°33'23" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'48" Nord 15°31'20" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°19'49" Nord 15°22'36" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°30'00" Nord 15°26'30" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°50'00" Nord 15°35'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°50'00" Nord 14°40'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°35'00" Nord 14°40'00" Ost  
 und von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
 Koordinatenpunkt ..... 48°44'50" Nord 16°06'00" Ost

## 2. Nahkontrollbezirke

(1) Als Nahkontrollbezirke (TMA) werden die im Abs. 2 bezeichneten Lufträume festgelegt, die seitlich gemäß Abs. 2, nach oben durch die Flugfläche 245 und nach unten durch Horizontalflächen in 300 m Höhe über Grund begrenzt sind.

(2) Seitlich werden die Nahkontrollbezirke durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

1. beim Nahkontrollbezirk Graz (TMA Graz):

vom Koordinatenpunkt ..... 47°24'52" Nord 15°07'49" Ost  
 geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°19'49" Nord 15°22'36" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'48" Nord 15°31'20" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°09'26" Nord 15°33'23" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°57'45" Nord 16°16'30" Ost  
 von diesem entlang der Bundesgrenze  
 zum Koordinatenpunkt ..... 46°38'45" Nord 15°05'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°58'00" Nord 15°08'30" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°05'00" Nord 15°10'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°10'20" Nord 15°05'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°17'00" Nord 14°58'40" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°19'09" Nord 14°46'13" Ost  
 und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°24'52" Nord 15°07'49" Ost

2. beim Nahkontrollbezirk Klagenfurt (TMA Klagenfurt):

vom Koordinatenpunkt ..... 46°59'00" Nord 14°12'45" Ost  
 geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 46°45'00" Nord 14°30'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°48'30" Nord 14°40'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°35'30" Nord 14°51'30" Ost  
 von diesem entlang der Bundesgrenze  
 zum Koordinatenpunkt ..... 46°31'00" Nord 13°50'00" Ost  
 von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°46'00" Nord 13°50'00" Ost

- und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 46°59'00" Nord 14°12'45" Ost
3. beim Nahkontrollbezirk Linz (TMA Linz):
    - vom Koordinatenpunkt ..... 48°26'00" Nord 13°44'00" Ost
    - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°23'00" Nord 14°40'00" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°05'00" Nord 14°40'00" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°05'00" Nord 13°44'00" Ost
    - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 48°26'00" Nord 13°44'00" Ost
  4. beim Nahkontrollbezirk Salzburg (TMA Salzburg):
    - vom Koordinatenpunkt ..... 48°17'30" Nord 13°10'00" Ost
    - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°05'00" Nord 13°10'00" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°52'55" Nord 13°21'41" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°45'00" Nord 13°18'45" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°42'52" Nord 13°10'58" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°41'08" Nord 13°04'40" Ost
    - und von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt..... 48°17'30" Nord 13°10'00" Ost
  5. beim Nahkontrollbezirk Wien (TMA Wien):
    - vom Koordinatenpunkt ..... 48°44'50" Nord 16°06'00" Ost
    - entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt.. 47°40'00" Nord 16°25'20" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°45'05" Nord 16°00'00" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°00'00" Nord 16°00'00" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°12'00" Nord 15°42'55" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°15'30" Nord 15°38'00" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°32'00" Nord 15°40'00" Ost
    - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°42'25" Nord 16°01'03" Ost
    - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 48°44'50" Nord 16°06'00" Ost

ausgenommen ist jener Teil des Luftraumes, der für die Ausnahmebereiche MCTR und MTMA Tulln festgelegt ist.

### 3. Bestimmungen für Bereiche mit Sonderregelungen (SRA)

(1) In den in den Abs. 2 bis 8 umgrenzten Bereichen mit Sonderregelungen (SRA) sind Sichtflüge nur unter Einhaltung der mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelastigungen allgemein aufgetragenen - und in der in der Luftfahrt üblichen Weise verlautbarten - oder im Einzelfall aufgetragenen Verfahren zulässig.

(2) Als die im Abs. 1 genannten Bereiche mit Sonderregelungen (SRA) werden die im folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, die seitlich gemäß Abs. 3 bis 8 nach oben durch die nachstehend angegebenen Flugflächen oder durch Horizontalflächen über dem mittleren Meeresspiegel und nach unten durch Horizontalflächen in den nachstehend angeführten Höhen - soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist über dem mittleren Meeresspiegel – begrenzt sind:

Bezeichnung der Bereiche mit Sonderregelung (SRA)	Untere Begrenzung	Obere Begrenzung
SRA Graz I	1250 m jedoch mindestens 300 m über Grund	2150 m jedoch mindestens 300 m über Grund
SRA Graz II	2150 m jedoch mindestens 300 m über Grund	FL 125

Bezeichnung der Bereiche mit Sonderregelung (SRA)	Untere Begrenzung	Obere Begrenzung
SRA Innsbruck I	2150 m jedoch mindestens 600 m über Grund	FL 125
SRA Innsbruck II	2600 m jedoch mindestens 300 m über Grund	FL 125
SRA Innsbruck III	2150 m jedoch mindestens 600 m über Grund	FL 125
SRA Innsbruck IV	3360 m	FL 125
SRA Innsbruck V	2896 m jedoch mindestens 300 m über Grund	FL 125
SRA Klagenfurt I	1050 m jedoch mindestens 300 m über Grund	2150 m
SRA Klagenfurt II	2150 m jedoch mindestens 300 m über Grund	FL 125
SRA Linz I	600 m jedoch mindestens 300 m über Grund	2150 m
SRA Linz II	1524 m	2150 m
SRA Linz III	2150 m	FL 125
SRA Salzburg I	1050 m jedoch mindestens 300 m über Grund	2150 m
SRA Salzburg II	2150 m	FL 125
SRA Wien I	762 m	FL 195
SRA Wien II	1067 m	FL 195
SRA Wien III	1372 m	FL 195
SRA Wien IV	1372 m	FL 195
SRA Wien V	1981 m	FL 195
SRA Wien VI	1676 m	FL 195
SRA Wien VII	1676 m	FL 195
SRA Wien VIII	2591 m	FL 195
SRA Wien IX	1981 m	FL 195

(3) Die SRA I und II Graz werden seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

1. SRA I Graz:

vom Koordinatenpunkt ..... 47°16'00" Nord 15°17'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°13'00" Nord 15°20'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°09'26" Nord 15°33'23" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°07'15" Nord 15°34'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°04'50" Nord 15°15'15" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°05'00" Nord 15°10'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°10'20" Nord 15°05'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°12'12" Nord 15°09'00" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°16'00" Nord 15°17'00" Ost

2. SRA II Graz:

Die seitlichen Grenzen der SRA II Graz stimmen mit den seitlichen Grenzen des Nahkontrollbezirkes Graz überein.

(4) Die seitlichen Grenzen der SRA I und II Salzburg stimmen mit den seitlichen Grenzen des Nahkontrollbezirkes Salzburg überein.

(5) Die SRA's I, II, III, IV und V Innsbruck innerhalb der CTA's Innsbruck West bzw. Ost, werden seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

1. SRA I Innsbruck:

vom Koordinatenpunkt ..... 46°19'30" Nord 11°04'30" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°10'40" Nord 11°00'45" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°17'40" Nord 10°54'38" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°19'30" Nord 11°04'30" Ost

2. SRA II Innsbruck:

vom Koordinatenpunkt ..... 47°27'28" Nord 11°54'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°22'00" Nord 11°58'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°18'20" Nord 11°48'10" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°24'06" Nord 11°44'51" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°27'28" Nord 11°54'00" Ost

3. SRA III Innsbruck:

vom Koordinatenpunkt ..... 47°12'30" Nord 11°26'45" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°07'40" Nord 11°29'35" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°07'40" Nord 11°24'59" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°11'15" Nord 11°22'10" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°12'30" Nord 11°26'45" Ost

4. SRA IV Innsbruck:

vom Koordinatenpunkt ..... 47°25'00" Nord 11°44'20" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°24'06" Nord 11°44'51" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°18'20" Nord 11°48'10" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°12'30" Nord 11°26'45" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°11'15" Nord 11°22'10" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°07'55" Nord 11°10'05" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°10'40" Nord 11°00'45" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°19'30" Nord 11°04'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'55" Nord 11°13'30" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°25'00" Nord 11°44'20" Ost

5. SRA V Innsbruck:

Die seitlichen Grenzen der SRA V Innsbruck stimmen mit den seitlichen Grenzen der CTA Innsbruck Ost überein.

(6) Die SRA I und II des Nahkontrollbezirkes Klagenfurt werden seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

1. SRA I Klagenfurt:
  - vom Koordinatenpunkt ..... 46°43'14" Nord 14°44'41" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 46°37'10" Nord 14°50'02" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°32'20" Nord 14°36'40" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°40'00" Nord 14°40'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°40'33" Nord 14°37'17" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 46°43'14" Nord 14°44'41" Ost
2. SRA II Klagenfurt:
  - vom Koordinatenpunkt ..... 46°59'00" Nord 14°12'45" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 46°45'00" Nord 14°30'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°48'30" Nord 14°40'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°43'14" Nord 14°44'41" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°37'10" Nord 14°50'02" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°35'30" Nord 14°51'30" Ost
  - von diesem entlang der Bundesgrenze zum  
Koordinatenpunkt ..... 46°26'12" Nord 14°35'53" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°32'47" Nord 14°34'27" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°35'19" Nord 14°22'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°34'59" Nord 13°50'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°46'00" Nord 13°50'00" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 46°59'00" Nord 14°12'45" Ost

(7) Die SRA I, II und III des Nahkontrollbezirkes Linz werden seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

1. SRA I Linz:
  - vom Koordinatenpunkt ..... 48°16'25" Nord 13°53'10" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°16'46" Nord 14°03'39" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°17'18" Nord 14°20'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°17'20" Nord 14°21'40" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°19'41" Nord 14°28'53" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°07'40" Nord 14°30'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°07'19" Nord 14°18'40" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°06'50" Nord 14°04'25" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°06'25" Nord 13°54'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°11'04" Nord 13°53'42" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 48°16'25" Nord 13°53'10" Ost

Ausgenommen ist jener Teil des Luftraumes, der für die Kontrollzone Linz festgelegt ist.

2. SRA II TMA Linz:
  - vom Koordinatenpunkt ..... 48°24'56" Nord 14°04'36" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°23'39" Nord 14°28'31" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°19'41" Nord 14°28'53" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°17'20" Nord 14°21'40" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°17'18" Nord 14°20'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°16'46" Nord 14°03'39" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 48°24'56" Nord 14°04'36" Ost
3. SRA III Linz:

Die seitlichen Grenzen der SRA III Linz stimmen mit den seitlichen Grenzen des Nahkontrollbezirkes Linz überein.

(8) Die SRA I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII und IX des Nahkontrollbezirkes Wien und Teilen der CTA Wien werden seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

1. SRA I Wien:
  - vom Koordinatenpunkt ..... 48°18'10" Nord 16°53'54" Ost
  - entlang der Bundesgrenze
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°45'18" Nord 16°34'56" Ost
  - entlang des Radials R-185 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°54'23" Nord 16°36'10" Ost
  - entlang des Kreisbogens D-12 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°15'33" Nord 16°26'18" Ost
  - entlang des Radials R-320 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°18'36" Nord 16°22'28" Ost
  - entlang des Kreisbogens D-16 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°18'10" Nord 16°53'54" Ost
  
2. SRA II Wien:
  - vom Koordinatenpunkt ..... 47°54'23" Nord 16°36'10" Ost
  - entlang des Radials R-185 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°45'18" Nord 16°34'56" Ost
  - entlang der Bundesgrenze
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°44'35" Nord 16°32'50" Ost
  - entlang des Kreisbogens D-22 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°47'24" Nord 16°21'09" Ost
  - entlang des Radials R-210 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°52'34" Nord 16°25'41" Ost
  - entlang des Kreisbogens D-16 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°07'46" Nord 16°14'01" Ost
  - entlang des Radials R-275 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'16" Nord 16°05'06" Ost
  - entlang des Kreisbogens D-22 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°26'27" Nord 16°51'05" Ost
  - entlang der Bundesgrenze
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°18'10" Nord 16°53'54" Ost
  - entlang des Kreisbogens D-16 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°18'36" Nord 16°22'28" Ost
  - entlang des Radials R-320 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°15'33" Nord 16°26'18" Ost
  - und entlang des Kreisbogens D-12 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°54'23" Nord 16°36'10" Ost
  
3. SRA III Wien:
  - vom Koordinatenpunkt ..... 47°52'34" Nord 16°25'41" Ost
  - entlang des Radials R-210 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°47'24" Nord 16°21'09" Ost
  - entlang des Kreisbogens D-22 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'16" Nord 16°05'06" Ost
  - entlang des Radials R-275 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°07'46" Nord 16°14'01" Ost
  - und entlang des Kreisbogens D-16 FMD
  - zum Koordinatenpunkt ..... 47°52'34" Nord 16°25'41" Ost
  
4. SRA IV Wien:
  - vom Koordinatenpunkt ..... 48°44'31" Nord 16°08'20" Ost
  - entlang der Bundesgrenze
  - zum Koordinatenpunkt ..... 48°26'27" Nord 16°51'05" Ost

- entlang des Kreisbogens D-22 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'16" Nord 16°05'06" Ost
- entlang des Radials R-275 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'57" Nord 15°53'11" Ost
- entlang des Kreisbogens D-30 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°29'19" Nord 16°08'56" Ost
- entlang des Radials R-320 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°39'14" Nord 15°56'18" Ost
- und entlang des Kreisbogens D-43 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°44'31" Nord 16°08'20" Ost
5. SRA V Wien:  
vom Koordinatenpunkt ..... 48°08'16" Nord 16°05'06" Ost
- entlang des Kreisbogens D-22 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°47'24" Nord 16°21'09" Ost
- entlang des Radials R-210 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°40'30" Nord 16°15'09" Ost
- entlang des Kreisbogens D-30 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'57" Nord 15°53'11" Ost
- und entlang des Radials R-275 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'16" Nord 16°05'06" Ost
6. SRA VI Wien:  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°47'24" Nord 16°21'09" Ost
- entlang des Kreisbogens D-22 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°44'35" Nord 16°32'50" Ost
- entlang der Bundesgrenze  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°36'22" Nord 16°39'58" Ost
- entlang des Kreisbogens D-30 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°40'30" Nord 16°15'09" Ost
- und entlang des Radials R-210 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°47'24" Nord 16°21'09" Ost
7. SRA VII Wien:  
vom Koordinatenpunkt ..... 48°39'14" Nord 15°56'18" Ost
- entlang des Radials R-320 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°29'19" Nord 16°08'56" Ost
- entlang des Kreisbogens D-30 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'57" Nord 15°53'11" Ost
- entlang des Radials R-275 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°09'59" Nord 15°33'50" Ost
- und entlang des Kreisbogens D-43 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°39'14" Nord 15°56'18" Ost
8. SRA VIII Wien:  
vom Koordinatenpunkt ..... 48°08'57" Nord 15°53'11" Ost
- entlang des Kreisbogens D-30 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°40'30" Nord 16°15'09" Ost
- entlang des Radials R-210 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°29'17" Nord 16°05'27" Ost
- entlang des Kreisbogens D-43 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°09'59" Nord 15°33'50" Ost
- und entlang des Radials R-275 FMD  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'57" Nord 15°53'11" Ost
9. SRA IX Wien:  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°40'30" Nord 16°15'09" Ost
- entlang des Kreisbogens D-30 FMD

- zum Koordinatenpunkt ..... 47°36'22" Nord 16°39'58" Ost  
entlang der Bundesgrenze
- zum Koordinatenpunkt ..... 47°23'58" Nord 16°26'56" Ost  
entlang des Kreisbogens D-43 FMD
- zum Koordinatenpunkt ..... 47°29'17" Nord 16°05'27" Ost  
und entlang des Radials R-210 FMD
- zum Koordinatenpunkt ..... 47°40'30" Nord 16°15'09" Ost

10. Transponder Mandatory Zone Wien (TMZ Wien):

- a) Als TMZ Wien wird jener Luftraum festgelegt, der nach unten durch die Erdoberfläche, seitlich durch einen Zylindermantel mit dem Radius von 16 NM um das Drehfunkfeuer Fischamend (48 06 18,41 Nord 16 37 45,35 Ost) und nach oben durch eine Horizontalfläche in FL 195 begrenzt wird.
- b) In dem im Abs. 1 festgelegten Luftraum (ausgenommen Gebiet Spitzerberg) müssen Luftfahrzeuge bei Flügen nach Sichtflugregeln mit einem Transponder (Mode C) ausgerüstet sein und den Code 7000 unaufgefordert abstrahlen.
- c) Ausnahmen von dieser Verpflichtung können von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zugelassen werden, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird.

## B. KONTROLLZONEN

(1) Als Kontrollzonen (CTR) werden die im Abs. 2 bezeichneten Lufträume festgelegt, die nach unten durch die Erdoberfläche, seitlich gemäß Abs. 3 und nach oben durch Horizontalflächen in den in Abs. 2 bezeichneten Höhen über dem mittleren Meeresspiegel begrenzt sind.

(2) Die oberen Begrenzungen der Kontrollzonen werden wie folgt festgelegt:

Bezeichnung der Kontrollzonen	Obere Begrenzung
1. Kontrollzone St. Gallen-Altenrhein (CTR St. Gallen)	1200 m
2. Kontrollzone Graz (CTR Graz)	2150 m
3. Kontrollzone Innsbruck (CTR Innsbruck)	3350 m
4. Kontrollzone Klagenfurt (CTR Klagenfurt)	2150 m
5. Kontrollzone Linz (CTR Linz)	900 m
6. Kontrollzone Salzburg (CTR Salzburg)	2150 m
7. Kontrollzone Wien (CTR Wien)	750 m

(3) Die Kontrollzonen werden seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

- 1. bei der Kontrollzone St. Gallen-Altenrhein (CTR St. Gallen):  
Das durch zwei Kreisbögen:
  - a) Radius 3 300 m Mittelpunkt 47 30 31 Nord 09 26 48 Ost
  - b) Radius 3 300 m Mittelpunkt 47 29 42 Nord 09 37 23 Ost

sowie von außen an die Kreisbögen gelegte Tangenten eingeschlossene Gebiet, soweit sich dieses Gebiet auf österreichisches Hoheitsgebiet erstreckt.

- 2. bei der Kontrollzone Graz (CTR Graz):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°07'15" Nord 15°34'00" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 46°46'05" Nord 15°39'50" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°43'40" Nord 15°21'10" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°04'50" Nord 15°15'15" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°07'15" Nord 15°34'00" Ost

3. bei der Kontrollzone Innsbruck (CTR Innsbruck):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 47°25'00" Nord 11°44'20" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°18'20" Nord 11°48'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°07'55" Nord 11°10'05" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°10'40" Nord 11°00'45" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°19'30" Nord 11°04'30" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°16'55" Nord 11°13'30" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°25'00" Nord 11°44'20" Ost
  
4. bei der Kontrollzone Klagenfurt (CTR Klagenfurt):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 46°45'40" Nord 14°12'00" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 46°40'00" Nord 14°40'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°32'20" Nord 14°36'40" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°38'00" Nord 14°08'40" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 46°45'40" Nord 14°12'00" Ost
  
5. bei der Kontrollzone Linz (CTR Linz):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 48°16'25" Nord 13°53'10" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°16'46" Nord 14°03'39" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°17'18" Nord 14°20'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°16'25" Nord 14°21'20" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°16'25" Nord 14°23'50" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°09'20" Nord 14°24'20" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°09'20" Nord 14°18'30" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°07'19" Nord 14°18'40" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°06'50" Nord 14°04'25" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°11'10" Nord 14°05'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°12'05" Nord 14°05'10" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°12'05" Nord 14°00'50" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°11'30" Nord 13°54'50" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°11'04" Nord 13°53'42" Ost
  - und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 48°16'25" Nord 13°53'10" Ost
  
6. bei der Kontrollzone Salzburg (CTR Salzburg):
  - vom Koordinatenpunkt ..... 48°08'00" Nord 12°47'40" Ost
  - geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°08'00" Nord 13°00'00" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°42'52" Nord 13°10'58" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°41'08" Nord 13°04'40" Ost
  - von diesem entlang der Bundesgrenze  
zum Koordinatenpunkt ..... 47°43'30" Nord 13°00'40" Ost
  - von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°46'30" Nord 12°56'00" Ost
  - und von diesem entlang der Bundesgrenze  
zum Koordinatenpunkt ..... 48°08'00" Nord 12°47'40" Ost
  
7. bei der Kontrollzone Wien (CTR Wien):
  - ein Kreis mit einem Radius von 18,5 km (10 NM) um den Flugplatzbezugspunkt des Flughafens Wien-Schwechat (48°06'39" Nord 16°34'15" Ost).

(4) Besondere Bestimmungen für Kontrollzonen

Bei Sichtflügen in den Kontrollzonen sind die mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelastigungen allgemein aufgetragenen - und in der in der Luftfahrt üblichen Weise verlautbarten - oder im Einzelfall aufgetragenen Verfahren einzuhalten.

**C. (aufgehoben durch BGBl. II Nr. 385/2003)**

**D. AUSNAHMEBEREICHE**

(1) Als Ausnahmebereiche werden festgelegt:

- 1a. Militärischer Nahkontrollbezirk Tulln-West (MTMA Tulln- West):  
der seitlich gemäß Abs. 2, nach oben durch eine Horizontalfläche in einer Höhe von 1 370 m über dem mittleren Meeresspiegel und nach unten durch eine Horizontalfläche in einer Höhe von 760 m über dem mittleren Meeresspiegel begrenzte Luftraum;
- 1b. Militärischer Nahkontrollbezirk Tulln-Ost (MTMA Tulln-Ost):  
der seitlich gemäß Abs. 2, nach oben durch eine Horizontalfläche in einer Höhe von 1 050 m über dem mittleren Meeresspiegel und nach unten durch eine Horizontalfläche in einer Höhe von 760 m über dem mittleren Meeresspiegel begrenzte Luftraum;
2. Militärischer Nahkontrollbezirk Zeltweg (MTMA Zeltweg):  
der seitlich gemäß Abs. 2, nach oben durch die Flugfläche 125 und nach unten durch eine Horizontalfläche in einer Höhe von 2 300 m über dem mittleren Meeresspiegel - soweit der Abstand zur Erdoberfläche mindestens 300 m beträgt, ansonsten 300 m über Grund - begrenzte Luftraum;
3. Militärische Kontrollzone Tulln-West (MCTR Tulln-West):  
der seitlich gemäß Abs. 2, nach oben durch eine Horizontalfläche in einer Höhe von 1 370 m über dem mittleren Meeresspiegel, und nach unten durch die Erdoberfläche begrenzte Luftraum.
4. Militärische Kontrollzone Tulln-Ost (MCTR Tulln-Ost):  
der seitlich gemäß Abs. 2, nach oben durch eine Horizontalfläche in einer Höhe von 1 050 m über dem mittleren Meeresspiegel, in jenem Teil des Luftraumes, der unterhalb des Bereiches mit Sonderregelungen (SRA) Wien II liegt, und nach unten durch die Erdoberfläche begrenzte Luftraum.
5. Militärische Kontrollzone Zeltweg (MCTR Zeltweg):  
der seitlich gemäß Abs. 2, nach oben durch eine Horizontalfläche in einer Höhe von 2 450 m über dem mittleren Meeresspiegel und nach unten durch die Erdoberfläche begrenzte Luftraum.
6. Militärische Flugplatzverkehrszonen für die Militärflugplätze Aigen/Ennstal (MATZ Aigen/Ennstal), Tulln-Langenlebarn (MATZ Tulln), Wiener Neustadt (MATZ Wiener Neustadt) und Zeltweg (MATZ Zeltweg):  
die seitlich gemäß Abs. 3, nach oben durch Horizontalflächen in den im Abs. 3 bezeichneten Höhen und nach unten durch die Erdoberfläche begrenzten Lufträume.

(2) Seitlich werden die im Abs. 1 Z 1 bis 6 bezeichneten Ausnahmebereiche durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

- 1a. beim militärischen Nahkontrollbezirk Tulln-West (MTMA Tulln-West):  
vom Koordinatenpunkt ..... 48°42'25" Nord 16°01'03" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°40'00" Nord 16°10'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°40'00" Nord 16°28'30" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(westlich von Michelberg) ..... 48°25'42" Nord 16°16'01" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°22'32" Nord 16°13'06" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Riederberg) ..... 48°15'12" Nord 16°06'21" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Preßbaum) ..... 48°11'00" Nord 16°02'31" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°12'00" Nord 15°42'55" Ost

- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Großhain) ..... 48°15'30" Nord 15°38'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Schönberg/Kamp) ..... 48°32'00" Nord 15°40'00" Ost
- und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 48°42'25" Nord 16°01'03" Ost
- 1b. beim militärischen Nahkontrollbezirk Tulln-Ost (MTMA Tulln-Ost):
- vom Koordinatenpunkt ..... 48°40'00" Nord 16°28'30" Ost
- geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°40'00" Nord 16°31'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°26'15" Nord 16°31'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Wolkersdorf) ..... 48°23'00" Nord 16°31'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Klosterneuburg) ..... 48°18'38" Nord 16°19'30" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Mauerbach) ..... 48°15'00" Nord 16°10'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Riederberg) ..... 48°15'12" Nord 16°06'21" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°22'32" Nord 16°13'06" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(westlich von Michelberg) ..... 48°25'42" Nord 16°16'01" Ost
- und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 48°40'00" Nord 16°28'30" Ost
2. beim militärischen Nahkontrollbezirk Zeltweg (MTMA Zeltweg):
- vom Koordinatenpunkt ..... 47°26'30" Nord 14°47'50" Ost
- geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°17'00" Nord 14°58'40" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°10'20" Nord 15°05'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°05'00" Nord 15°10'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°58'00" Nord 15°08'30" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°48'30" Nord 14°40'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°45'00" Nord 14°30'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°59'00" Nord 14°12'45" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°17'23" Nord 14°09'41" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°26'30" Nord 14°24'20" Ost
- und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°26'30" Nord 14°47'50" Ost
3. bei der militärischen Kontrollzone Tulln-West (MCTR Tulln-West):
- vom Koordinatenpunkt .....
- (Bahnhof Absdorf) ..... 48°24'00" Nord 15°59'30" Ost
- geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 48°22'32" Nord 16°13'06" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Riederberg) ..... 48°15'12" Nord 16°06'21" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Sieghartskirchen) ..... 48°15'30" Nord 16°01'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°15'30" Nord 15°54'50" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Zwentendorf) ..... 48°20'45" Nord 15°54'50" Ost
- und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Bahnhof Absdorf) ..... 48°24'00" Nord 15°59'30" Ost
4. bei der militärischen Kontrollzone Tulln-Ost (MCTR Tulln-Ost):
- vom Koordinatenpunkt ..... 48°22'32" Nord 16°13'06" Ost
- entlang der Bahnlinie zum Koordinatenpunkt  
(Haltest. Burg Kreuzenstein) ..... 48°22'00" Nord 16°18'00" Ost
- von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Klosterneuburg) ..... 48°18'38" Nord 16°19'30" Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Mauerbach) ..... 48°15'00" Nord 16°10'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt  
(Riederberg) ..... 48°15'12" Nord 16°06'21" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 48°22'32" Nord 16°13'06" Ost

5. bei der militärischen Kontrollzone Zeltweg (MCTR Zeltweg):  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°17'00" Nord 14°58'40" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°10'20" Nord 15°05'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°09'30" Nord 14°44'00" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°05'45" Nord 14°24'15" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°13'20" Nord 14°23'40" Ost  
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt .. 47°17'00" Nord 14°58'40" Ost

(3) Die militärischen Flugplatzverkehrszonen (MATZ) werden seitlich durch lotrechte Zylindermantelflächen begrenzt, deren Radien - bezogen auf den jeweiligen Flugplatzbezugspunkt – im folgenden bezeichnet sind, wobei die Zylinder gegebenenfalls durch lotrechte Flächen abgeschnitten sind, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche gleichfalls im folgenden bezeichnet sind:

Für den Militärflugplatz	Seitliche Begrenzung (Radius um den Flugplatzbezugspunkt)	Abgeschnitten durch eine lotrechte Fläche entlang	Obere Begrenzung (Meter über dem mittleren Meeresspiegel)
1. Aigen / Ennstal (Flugplatzbezugspunkt:47 32 17 Nord 14 08 23 Ost)	5 km	der Bahnlinie Selztal-Steinach	1500 m
2. Tulln-Langenlebarn (Flugplatzbezugspunkt: 48 19 15 Nord 16 07 06 Ost)	5 km		760 m
3. Wiener Neustadt (Flugplatzbezugspunkt: 47 50 25 Nord 16 13 17 Ost)	5 km	der Bundesstraße Sollenau- Neunkirchen	900 m
4. Zeltweg (Flugplatzbezugspunkt: 47 12 15 Nord 14 44 48 Ost)	5 km	des Breitenkreises 47 10 30 Nord	1500 m

(4) Die Bestimmungen der Luftverkehrsregeln sind in den Ausnahmebereichen sinngemäß und mit Bedachtnahme auf die in Abs. 5 und 6 festgelegten Zuordnungen zu den Luftraumklassen (Anhang B) anzuwenden. Soweit es aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, Aufgaben im Sinne des § 119 des Luftfahrtgesetzes in Ausnahmebereichen durchzuführen, werden diese von Militärflugleitungen besorgt.

(5) Den Ausnahmebereichen ist - soweit nicht die Voraussetzungen des Abs. 6 vorliegen - die Luftraumklasse D zugeordnet.

(6) Befindet sich die in Betracht kommende Militärflugleitung nicht im Dienst, ändert sich die Luftraumklasse:

1. bei den MTMA`s von D auf E;
2. bei den Teilen der MCTR`s, soweit sie in die MTMA`s hineinragen, von D auf E;
3. bei den Teilen der MCTR`s, welche unterhalb der MTMA`s liegen, von D auf G;
4. bei den MATZ`s von D auf G.

(7) Einflüge mit Zivilluftfahrzeugen in die militärischen Flugplatzverkehrszonen (MATZ) sind nur zulässig, wenn der Pilot

- a) die Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung zum Einflug und Durchflug hat,
- b) die Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung hat, den Militärflugplatz, für den die militärische Flugplatzverkehrszone festgelegt ist, zu benutzen, oder
- c) von der Militärflugleitung eine Freigabe zum Einflug in die militärische Flugplatzverkehrszone erhalten hat.

Bewilligungen gemäß lit. a sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen und insbesondere militärischen Interessen erforderlich ist.

### **E. Koordinatensystem**

Die in dieser Verordnung angeführten Koordinaten sind im geodätischen Bezugssystem WGS 84 erstellt.

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 385/2003*

## Anhang F Flugbeschränkungsgebiete

### 1. Räumliche Begrenzung der Flugbeschränkungsgebiete

(1) Unbeschadet sonstiger Rechtsvorschriften über Luftraumbeschränkungsgebiete werden als Flugbeschränkungsgebiete die im folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, die seitlich gemäß Abs. 2, nach unten durch die Erdoberfläche und nach oben durch die nachstehend angegebenen Flugflächen beziehungsweise eine Horizontalfläche in der nachstehend angegebenen Höhe über dem mittleren Meeresspiegel begrenzt sind:

Bezeichnung des Flugbeschränkungsgebietes	Obere Begrenzung
1. Felixdorf .....	Flugfläche 200
2. Rheindelta .....	1000 m
3. Neusiedler See .....	450 m
4. Wien .....	Flugfläche 100

(2) Seitlich werden die im Abs. 1 bezeichneten Flugbeschränkungsgebiete durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

- | 1. beim Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf:          | Koordinatenpunkte             |
|---|-------------------------------|
| von der Straße Tattendorf – Pottendorf .....        | 47°56' 30" Nord 16°19'15" Ost |
| geradlinig bis zum Schnittpunkt der Straße          |                               |
| Tattendorf – Pottendorf mit der Brücke über         |                               |
| die Alte Fische .....                               | 47°55'30" Nord 16°22'10" Ost  |
| von dort geradlinig bis zum Schloss Pottendorf      | 47°54'45" Nord 16°23'10" Ost  |
| von dort geradlinig bis zur Bahnhofmitte Ebenfurth  | 47°52'40" Nord 16°21'35" Ost  |
| von dort geradlinig bis zum Wiener Neustädter Kanal | 47°51'45" Nord 16°16'55" Ost  |
| von dort geradlinig bis zum Schnittpunkt mit der    |                               |
| Straße von Sollenau nach Blumau                     | 47°54'03" Nord 16°18'10" Ost  |
| von dort geradlinig über die Kirche Neurißhof       | 47°55'40" Nord 16°18'10" Ost  |
| bis zum Schnittpunkt mit der Straße Tattendorf –    |                               |
| Pottendorf  | 47°56'30" Nord 16°19'15" Ost  |
| 2. beim Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta:         |                               |
| vom Schnittpunkt des Bodenseeuferes mit der         |                               |
| österreichischen Bundesgrenze zur Schweiz           |                               |
| (Rheinspitz)  | 47°30'00" Nord 09°33'40" Ost  |
| entlang des Bodenseeuferes zum Rohrspitz            | 47°30'30" Nord 09°38'40" Ost  |
| von dort geradlinig bis zur Einmündung des          |                               |
| Neuen Rheins (linkes Rheinufer)                     | 47°30'10" Nord 09°40'10" Ost  |
| von dort entlang des linken Rheinuferes bis zum     |                               |
| Schnittpunkt mit der Bundesgrenze zur Schweiz       | 47°27'00" Nord 09°39'40" Ost  |
| von dort entlang der Bundesgrenze zum               |                               |
| Schnittpunkt des Bodenseeuferes mit der             |                               |
| Bundesgrenze  | 47°30'00" Nord 09°33'40" Ost  |
| 3. beim Flugbeschränkungsgebiet Neusiedler-See:     |                               |
| vom Bahnhof Neusiedl                                | 47°57'30" Nord 16°49'35" Ost  |
| geradlinig bis zum Mönchhof                         | 47°52'50" Nord 16°56'30" Ost  |
| von dort geradlinig nach Wallern                    | 47°43'30" Nord 16°56'10" Ost  |
| von dort geradlinig bis zirka 1 km südlich der      |                               |
| Ortschaft Pamhagen                                  | 47°41'20" Nord 16°54'50" Ost  |

von dort entlang der Bundesgrenze bis zur Mythras-Grotte	47°44'35" Nord 16°40'00" Ost
von dort geradlinig bis nach Donnerskirchen	47°53'30" Nord 16°40'00" Ost
von dort geradlinig bis zirka 400 m SSO der Kirche von Breitenbrunn	47°56'20" Nord 16°44'35" Ost
und von dort geradlinig bis zum Bahnhof Neusiedl	47°57'30" Nord 16°49'35" Ost
<b>4. beim Flugbeschränkungsgebiet Wien:</b>	
von der Aussichtswarte Hermannskogel	48°16'20" Nord 16°17'40" Ost
geradlinig zum Bahnhof Strebersdorf	48°17'00" Nord 16°23'00" Ost
von dort geradlinig bis Neusüßenbrunn	48°17'00" Nord 16°29'00" Ost
von dort geradlinig bis Großenzersdorf	48°12'00" Nord 16°33'00" Ost
von dort geradlinig bis zum Praterspitz	48°10'00" Nord 16°29'45" Ost
von dort geradlinig zur Kirche von Oberlaa	48°08'15" Nord 16°24'20" Ost
von dort geradlinig zur Faßlwiese	48°09'30" Nord 16°13'00" Ost
und von dort geradlinig zur Aussichtswarte Hermannskogel	48°16'20" Nord 16°17'40" Ost

## **2. Zeitliche Begrenzung von Flugbeschränkungen**

Die in diesem Anhang festgelegten Flugbeschränkungen gelten nicht

- a) im Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf jeweils an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen;
- b) im Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf oberhalb der Höhe von 750 m über dem mittleren Meeresspiegel jeweils von 17.00 Uhr bis 08.00 Uhr Ortszeit; Ausnahmen hiervon im militärischen Interesse sind in der in der Luftfahrt üblichen Weise zu verlautbaren.
- c) im Flugbeschränkungsgebiet Neusiedler-See jeweils vom 1. August bis 30. September.

### **3. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf:**

- (1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf ist nur zulässig:
  - a) bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes) oder
  - b) mit Luftfahrzeugen, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
  - c) bei Flügen mit Luftfahrzeugen mit eigenem Antrieb mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (Abs. 2) oder
  - d) andere Flüge mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung (Abs. 3).

(2) Freigaben gemäß Abs. 1 lit. c dürfen nur erteilt werden, wenn in dem betreffenden Luftraum in der Zeit des freigegebenen Durchfluges keine militärischen Schießübungen stattfinden, und im übrigen jedenfalls nur dann, wenn keine militärischen Interessen entgegenstehen.

(3) Wenn öffentliche Interessen - insbesondere militärische Interessen - nicht entgegenstehen, hat der Bundesminister für Landesverteidigung auf Antrag Bewilligungen zum Durchflug (Abs. 1 lit. d) zu erteilen. Die Bewilligungen sind insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist.

### **4. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta**

- (1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta ist nur zulässig:

- a) Bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder
- b) mit österreichischen Luftfahrzeugen, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
- c) zum Zwecke des Abfluges und der Landung auf dem Flugfeld Altenrhein, jedoch nicht für Platzrunden zu Schulungszwecken oder
- d) mit Bewilligung der Austro Control GmbH (Abs. 2).

(2) Wenn öffentliche Interessen - insbesondere Interessen der Sicherheit der Luftfahrt oder Wildschutzinteressen – nicht entgegenstehen, hat die Austro Control GmbH auf Antrag Bewilligungen zum Durchflug (Abs. 1 lit. d) zu erteilen. Die Bewilligungen sind insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist.

### **5. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Neusiedler-See**

(1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Neusiedler-See ist nur zulässig:

- a) Bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder
- b) mit Luftfahrzeugen, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
- c) mit Bewilligung der Austro Control GmbH (Abs. 2).

(2) Wenn öffentliche Interessen - insbesondere Interessen der Sicherheit der Luftfahrt oder Wildschutzinteressen – nicht entgegenstehen, hat die Austro Control GmbH auf Antrag Bewilligungen zum Durchflug (Abs. 1 lit. c) zu erteilen. Die Bewilligungen sind insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist.

### **6. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Wien**

(1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien ist nur zulässig:

- a) Bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder
- b) mit Luftfahrzeugen im Einsatz gemäß § 2 Abs. 1 lit. c des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, in der geltenden Fassung, oder
- c) mit Luftfahrzeugen, die den Flughafen Wien-Schwechat nach Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen, oder
- d) wenn die Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt im Einzelfall den Flug gestattet, und zwar insbesondere auch bei Flügen zur Flugfunkvermessung oder zur Überprüfung von Flugsicherungsanlagen oder
- e) mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr Ortszeit mit Luftfahrzeugen,
  - ea) die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
  - eb) mit denen auf einem im Flugbeschränkungsgebiet Wien gelegenen Flugplatz abgeflogen oder gelandet werden soll, soweit dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung erforderlich ist, oder
  - ec) die zwischen dem rechten Donauufer und dem äußeren Damm am linken Donauufer fliegen, oder
  - ed) die zu Zwecken eingesetzt sind, welche nicht dem bloßen Privatinteresse einzelner Personen dienen und die ansonsten nicht erreicht werden könnten (besonders Luftbild- und Messungsflüge gemäß § 130 des

Luftfahrtgesetzes, Schauflüge im Rahmen von Unterrichtszwecken oder der Jugend- und Altenbetreuung), jedoch nur, soweit keine erheblichen Lärmschutzinteressen entgegenstehen, wobei das Flugbeschränkungsgebiet Wien - außer in unter lit. d zu subsumierenden Fällen - auf dem Flugzweck entsprechend kürzesten Weg zu durchfliegen ist, wenn die Flughöhe weniger als 1 850 m über Grund beträgt.

(2) Wenn es die Wetterlage und die Verkehrslage zulassen und Gründe der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen, ist auf dem Flughafen Wien-Schwechat in der Richtung nach Westen beziehungsweise nach Norden zu landen.

(3) Im Flugbeschränkungsgebiet Wien sind Sichtflüge nur unter Einhaltung der gemäß Anhang E, Abschnitt A/II Punkt 4 Abs. 3 und Abschnitt B Abs. 4, mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelastigungen aufgetragenen Verfahren zulässig.

(4) Im Flugbeschränkungsgebiet Wien sind Luftfahrzeuge, die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln anfliegen und sich bereits in der Anflugrichtung zum Flugplatz befinden, in einem möglichst gleichmäßigen Sinkflug zu führen, soweit keine anderslautende Freigabe erteilt wurde oder zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes des Luftfahrzeuges etwas anderes erforderlich ist.

## **7. Koordinatensystem**

Die in diesem Anhang angeführten Koordinaten beziehen sich auf die nördliche Breite (Nord) und auf die östliche Länge von Greenwich (Ost).

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 385/2003*

## **Anhang G Übungs- und Erprobungsbereiche**

### **I. Übungsbereiche und Übungsflüge**

#### **1. Übungsbereiche**

(1) Als Übungsbereiche werden die gemäß Abs. 3 umgrenzten Lufträume um alle Zivilflugplätze für die Dauer der bestehenden Betriebsaufnahmegenehmigung und für jene Arten von Zivilluftfahrzeugen festgelegt, für welche die Zivilflugplätze jeweils genehmigt sind.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten sinngemäß für Militärflugplätze für die Dauer und den Umfang einer bestehenden Bewilligung gemäß § 62 Abs. 1 lit. a des Luftfahrtgesetzes zur Mitbenützung durch Zivilluftfahrzeuge.

(3) Übungsbereiche werden nach unten durch die Erdoberfläche, nach oben durch die Flugfläche 195 und seitlich durch lotrechte Zylindermantelflächen mit Radien von 8 km – bezogen auf den jeweiligen Flugplatzbezugspunkt – begrenzt.

#### **2. Übungsflüge**

(1) Übungsflüge im Sinne dieses Anhangs sind Flüge, bei denen Zivilluftfahrzeuge ohne einen befugten Zivilfluglehrer am Doppelsteuer von Personen im Fluge geführt werden, die nicht Inhaber der nach den Zivilluftfahrt-Personalvorschriften für diese Tätigkeit vorgesehenen gültigen Zivilluftfahrerscheine oder Berechtigungen sind.

(2) Übungsflüge sind nur innerhalb von Übungsbereichen (Punkt 1) zulässig. Die Flugbesatzung muss zur Durchführung der Flüge berechtigt sein.

#### **3. Durchführung von Übungsflügen**

(1) Übungsflüge innerhalb kontrollierter Lufträume sind nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit von kontrollierten Flügen und von Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr nicht gefährdet wird. Sie ist insoweit befristet, bedingt und mit Auflagen oder gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Im Flugplatzbereich von nichtkontrollierten Flugplätzen sind Übungsflüge nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.

(2) Bei Übungsflügen dürfen dicht besiedelte Gebiete oder Menschenansammlungen im Freien nur insoweit überflogen werden, als dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung aus flugbetrieblichen Gründen erforderlich ist.

(3) Werden in einem Übungsbereich mehrere Übungsflüge gleichzeitig durchgeführt, so ist durch Vereinbarung aller beteiligten Piloten und der beaufsichtigenden Fluglehrer für eine sichere Durchführung aller Flüge zu sorgen.

(4) Fluggäste dürfen bei Übungsflügen nicht mitgenommen werden.

## II. Erprobungsbereiche und Erprobungsflüge

### 1. Erprobungsbereiche

(1) Als Erprobungsbereiche werden die im Abs. 3 bis 5 bezeichneten Lufträume um alle Zivilflugplätze für die Dauer der bestehenden Betriebsaufnahmewilligung und für jene Arten von Zivilluftfahrzeugen festgelegt, für welche die Zivilflugplätze jeweils genehmigt sind. Erprobungsbereiche werden nach unten durch die Erdoberfläche, nach oben durch die Bundesgrenze und seitlich gemäß den Absätzen 3 bis 5 begrenzt.

(2) Die Bestimmungen der Absätze 1 und 5 gelten sinngemäß für Militärflugplätze für die Dauer und den Umfang einer bestehenden Bewilligung gemäß § 62 Abs. 1 lit. a des Luftfahrtgesetzes zur Mitbenützung durch Zivilluftfahrzeuge,

(3) Seitlich werden nachstehende Erprobungsbereiche durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittlinie mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

1. Beim Erprobungsbereich Friesach:  
vom Koordinatenpunkt ..... 46°55'16" Nord 14°32'15" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 46°41'58" Nord 14°30'23" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°44'26" Nord 14°18'06" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°56'05" Nord 14°19'42" Ost  
und von diesem zum Koordinatenpunkt..... 45°55'16" Nord 14°32'15" Ost
2. Beim Erprobungsbereich Hohenems:  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°20'49" Nord 09°47'23" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°08'54" Nord 09°36'25" Ost  
entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt.. 47°20'58" Nord 09°36'30" Ost  
und von diesem zum Koordinatenpunkt..... 47°20'49" Nord 09°47'23" Ost
3. Beim Erprobungsbereich Linz-Wels-Hofkirchen:  
vom Koordinatenpunkt ..... 48°07'40" Nord 14°30'01" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°59'11" Nord 14°30'37" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°57'56" Nord 13°54'53" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 48°06'25" Nord 13°54'10" Ost  
und von diesem zum Koordinatenpunkt..... 48°07'40" Nord 14°30'01" Ost
4. Beim Erprobungsbereich Weiz-Fürstenfeld-Punitz:  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°12'39" Nord 16°16'06" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°05'02" Nord 16°22'04" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 46°59'00" Nord 16°05'36" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°06'12" Nord 15°37'43" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°14'18" Nord 15°42'10" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°08'29" Nord 16°04'42" Ost  
und von diesem zum Koordinatenpunkt..... 47°12'39" Nord 16°16'06" Ost
5. Beim Erprobungsbereich Wr. Neustadt:  
vom Koordinatenpunkt ..... 47°46'25" Nord 16°16'58" Ost  
geradlinig zum Koordinatenpunkt..... 47°30'10" Nord 16°16'02" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°39'43" Nord 15°50'09" Ost  
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt ..... 47°48'55" Nord 16°09'41" Ost  
und von diesem zum Koordinatenpunkt..... 47°46'25" Nord 16°16'58" Ost

(4) Seitlich werden nachstehende Erprobungsbereiche durch lotrechte Flächen begrenzt, deren Schnittflächen mit der Erdoberfläche mit jenen der Kontrollzonen für den betreffenden Flugplatz (Anhang E Punkt B) übereinstimmen.

1. Erprobungsbereich Flughafen Graz
2. Erprobungsbereich Flughafen Innsbruck

3. Erprobungsbereich Flughafen Linz
4. Erprobungsbereich Flughafen Klagenfurt
5. Erprobungsbereich Flughafen Salzburg
6. Erprobungsbereich Flughafen Wien

(5) Für alle anderen Zivilflugplätze werden die seitlichen Grenzen der Erprobungsbereiche durch lotrechte Zylindermantelflächen mit Radien von 8 km – bezogen auf den jeweiligen Flugplatzbezugspunkt – festgelegt.

## **2. Erprobungsflüge**

(1) Erprobungsflüge im Sinne dieses Anhangs sind gemäß § 21 ZLLV 1999 genehmigte Flüge, bei denen Zivilluftfahrzeuge zur Feststellung ihres Betriebsverhaltens oder des Betriebsverhaltens von eingebauten Geräten und Anlagen bei verschiedenen Flugzuständen im Fluge verwendet werden, ohne bereits alle Voraussetzungen des § 12 des Luftfahrtgesetzes zu besitzen.

(2) Erprobungsflüge sind nur innerhalb von Erprobungsbereichen (Punkt 1) zulässig. Die Flugbesatzung muss zur Durchführung der Flüge befugt sein.

## **3. Durchführung von Erprobungsflügen**

(1) Erprobungsflüge innerhalb kontrollierte Lufträume sind unbeschadet anderer Bestimmungen nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 69) zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit von kontrollierten Flügen und von Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr nicht gefährdet wird. Sie ist insoweit befristet, bedingt mit Auflagen oder gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Im Flugplatzbereich von nichtkontrollierten Flugplätzen sind Erprobungsflüge nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.

(2) Bei Erprobungsflügen dürfen dicht besiedelte Gebiete oder Menschenansammlungen im Freien nur insoweit überflogen werden, als dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung aus flugbetrieblichen Gründen unbedingt erforderlich ist.

(3) Werden in einem Erprobungsbereich mehrere Erprobungsflüge gleichzeitig durchgeführt, so ist durch Vereinbarung aller beteiligten Piloten für eine sichere Durchführung aller Flüge vorzusorgen.

(4) Fluggäste dürfen bei Erprobungsflügen nicht mitgenommen werden.

## **4. Meldungen über Erprobungsflüge**

(1) Soweit für einen Erprobungsflug kein Flugplan abgegeben wurde, hat der Pilot den im Abs. 3 bezeichneten Stellen unverzüglich auf dem kürzesten Weg zu melden:

1. vor Beginn jedes Erprobungsfluges
  - a) die beabsichtigte Flughöhe und gegebenenfalls den Teilbereich, in dem er den Erprobungsflug durchzuführen beabsichtigt, sowie
  - b) allfällige weitere Angaben, die von der die Meldung entgegennehmenden Stelle im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt verlangt werden;
2. die Beendigung jedes Erprobungsfluges.

(2) Führt ein Pilot am selben Tag mehrere Erprobungsflüge durch, so können die gemäß Abs. 3 in Betracht kommenden Stellen zulassen, dass die gemäß Abs. 1 erforderliche Meldung nur vor Beginn des ersten und nach Beendigung des letzten Erprobungsfluges

dieses Tages abgegeben werden, sofern hiedurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet erscheint.

(3) Die Meldungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu erstatten:

- a) an die Meldestelle für Flugverkehrsdienste des Abflugplatzes oder – wenn sich am Flugplatz keine solche Meldestelle im Dienst befindet – an den für den Flugbetrieb am Abflugplatz Verantwortlichen, und
- b) bei Erprobungsflügen innerhalb kontrollierter Lufträume gegebenenfalls außerdem an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrolstelle (§ 69).

*idF BGBl Nr. 56/1967 zuletzt geändert durch BGBl II Nr. 422/2000*

(nicht amtliches)

## Inhaltsverzeichnis

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 15.	
Feber 1967, betreffend die Regelung des Luftverkehrs (Luftverkehrsregeln 1967 - LVR 1967)1	
I. Allgemeine Bestimmungen.....	2
§ 1. Geltungsbereich .....	2
§ 2. Begriffserläuterungen .....	2
II. Allgemeine Luftverkehrsregeln.....	9
A. Allgemeines.....	9
§ 3. Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät.....	9
§ 4. Allgemeine Rechte und Pflichten des Piloten.....	10
Flugvorbereitung.....	10
§ 6. Sprechfunkverbindung.....	10
§ 6a. Notsender .....	10
§ 7. Mindestflughöhen .....	11
§ 8. Reiseflughöhen.....	12
§ 8a. Geschwindigkeitsbeschränkungen .....	12
B. Besondere Flugarten.....	12
§ 9. Schleppflüge .....	12
§ 10. Kunstflüge.....	12
C. Vermeidung von Zusammenstößen.....	13
§ 11. Abstände zwischen Luftfahrzeugen .....	13
§ 12. Vorrang .....	13
§ 13. Gegenrichtung .....	14
§ 14. Kreuzende Kurse .....	14
§ 15. Überholen .....	14
§ 16. Landen und Starten .....	14
§ 17. Ausweichregeln für Wasserluftfahrzeuge.....	15
§ 18. Instrumenten-Übungsflüge .....	15
§ 19. Betrieb von Luftfahrzeugen auf Flugplätzen und im Flugplatznähe.....	15
§ 20. Bewegungen von rollenden Luftfahrzeugen.....	16
D. Signale, Zeichen und Lichter .....	17
§ 21. Beachtung von Signalen und Zeichen.....	17
§ 22. Verwendung von Signalen und Zeichen.....	17
§ 23. Verpflichtung zur Lichterführung .....	17
E. Flugplan.....	18
§ 24. Allgemeine Bestimmungen über Flugpläne.....	18
Erfordernis der Flugplanabgabe .....	18
§ 26. Flugplanangaben.....	19
§ 27. Inhalt des Flugplanes .....	19
§ 28. Form der Flugplanabgabe .....	19
§ 29. Abflugmeldung.....	20
§ 30. Änderungen von voraussichtlichen Abblockzeiten .....	20
§ 31. Flugplanänderungen.....	20
§ 32. Einhalten des Flugplanes .....	21
§ 33. Flugplanänderungen aus zwingenden Gründen .....	21
§ 34. Unabsichtliches Abweichen vom Flugplan .....	21
§ 35. Erfüllung des Flugplanes .....	22
III. Kontrollierte Flüge .....	22
§ 36. Freigaben .....	22
§ 37. Sprechfunkverbindung und optische Signale bei kontrollierten Flügen .....	23
§ 38. Ausfall der Sprechfunkverbindung bei kontrollierten Flügen.....	23
Standortmeldungen .....	24
§ 40. Beendigung der Flugverkehrskontrolle.....	24
IV. Sichtflugregeln .....	25
§ 41. Sichtflug-Wetterbedingungen .....	25
§ 42. Zulässigkeit von Sichtflügen.....	26

§ 43. Reiseflughöhen für Sichtflüge .....	26
§ 44. Sonder-Sichtflüge .....	26
Nacht-Sichtflüge .....	27
§ 46. Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug .....	28
V. Instrumentenflugregeln .....	28
§ 47. Zulässigkeit von Instrumentenflügen .....	28
§ 48. Mindestflughöhen für Instrumentenflüge .....	28
§ 49. Reiseflughöhen für Instrumentenflüge .....	29
§ 50. Übergang vom Instrumentenflug zum Sichtflug .....	29
VI. Sonderbestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern.....	29
§ 51. Nichtanwendbarkeit von Bestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern .....	29
§ 52. Hangsegelflüge.....	29
§ 53. Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge .....	30
Nacht-Sichtflüge mit Segelflugzeugen .....	30
§ 55. Wolkensegelflüge .....	30
§ 56. Höhensegelflüge.....	31
Flüge mit Hänge- und Paragleitern .....	31
VII. Sonderbestimmungen für Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten .....	31
§ 57. Fallschirmabsprünge .....	31
§ 58. Freiballonfahrten.....	32
VIII. Sonderbestimmungen für Militärflüge .....	33
§ 59. Mindestflughöhen für Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern .....	33
§ 60. Kunstflüge mit Militärluftfahrzeugen .....	34
§ 61. Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen .....	34
§ 62. Verpflichtung zur Lichterführung an Militärluftfahrzeugen und Militärfesselballonen .....	34
§ 64. Nacht-Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen.....	34
§ 65. Flüge mit Militärluftfahrzeugen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen außerhalb überwachter Lufträume.....	34
IX. Flugverkehrsdienste.....	35
Allgemeines .....	35
§ 66. Flugverkehrsdienste .....	35
§ 67. Flugverkehrsdienststellen.....	35
Flugplatz-Fluginformationsstellen.....	35
B. Flugverkehrskontrolldienst .....	35
§ 68. Aufgaben und Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes.....	35
§ 69. Flugverkehrskontrollstellen.....	36
Flugverkehrsleiter .....	36
§ 71. Staffelung .....	37
§ 72. Gewährleistung der Staffelung .....	37
C. Fluginformationsdienst und Alarmdienst.....	37
§ 73. Fluginformationsdienst .....	37
§ 74. Alarmdienst.....	38
Strafbestimmung .....	38
§ 76. Inkrafttreten .....	38
§ 77. Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften .....	39
Anhang A Signale und Zeichen .....	41
A. Signale und Gefahrenzeichen.....	41
I. Notsignale und Notzeichen.....	41
II. Dringlichkeitssignale und Dringlichkeitszeichen.....	41
III. Verwendung anderer Mittel .....	41
IV. Warnsignale .....	41
V. Signale und Zeichen beim Ansteuern zu Abfangzwecken.....	42
B. Signale und Zeichen für den Flugplatzverkehr .....	45
I. Lichtsignale zur Regelung des Flugplatzverkehrs.....	45
II. Bestätigung der Lichtsignale durch den Piloten .....	46
III. Bodenzeichen .....	47
1. Landeverbotszeichen .....	47
2. Vorsichtszeichen .....	47

3. Zeichen für die Benützung von Pisten und Rollwegen.....	47
4. Zeichen für gesperrte Pisten und Rollwege .....	48
5. Zeichen für die Start- und Landerichtung .....	48
6. Zeichen für den Rechtsverkehr .....	49
7. Meldestelle für Flugverkehrsdienste.....	49
8. Segelflugtätigkeit .....	50
IV. Einwinksignale für Luftfahrzeuge .....	50
1. Signale des Einwinkers beachten! .....	50
2. Zu dieser Position rollen!.....	51
3. Weiterbewegen zum nächsten Einwinker! .....	51
4. Vorwärts bewegen!.....	51
5.a) Drehen Sie nach links! .....	51
5.b) Drehen Sie nach rechts!.....	52
6. Halt! .....	52
7.a) Bremsen anziehen! .....	52
7.b) Bremsen lösen! .....	52
8. a) Bremsklötze vorgelegt!.....	53
8. b) Bremsklötze entfernt! .....	53
9. Triebwerke anlassen! .....	53
10. Triebwerke abstellen! .....	54
11. Langsamer rollen!.....	54
12. Triebwerke auf der angezeigten Seite drosseln!.....	54
13. Rückwärts rollen!.....	54
14. a) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Steuerbord! .....	55
14. b) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Backbord!.....	55
15. Alles klar! .....	55
16. Im Schwebeflug bleiben! .....	55
17. Steigen! .....	56
18. Sinken!.....	56
19. Horizontalflug!.....	56
20. Landen!.....	57
V. Pilotensignale für Einwinker.....	57
1. a) Bremsen angezogen!.....	57
1. b) Bremsen gelöst! .....	57
2. a) Bremsklötze vorlegen!.....	57
2. b) Bremsklötze entfernen! .....	57
3. Fertig zum Triebwerk(e) anlassen!.....	57
Anhang B Luftraumklassifizierung.....	58
A. Luftraumklasse A (kontrollierte Lufträume).....	58
B. Luftraumklasse B (kontrollierte Lufträume).....	58
C. Luftraumklasse C (kontrollierte Lufträume).....	59
D. Luftraumklasse D (kontrollierte Lufträume).....	61
E. Luftraumklasse E (kontrollierte Lufträume).....	63
F. Luftraumklasse F (unkontrollierte Lufträume) .....	65
G. Luftraumklasse G (unkontrollierte Lufträume) .....	65
Anhang C Tabelle der Reiseflughöhen .....	68
Anhang D Höhensegelfluggebiete.....	69
A. Höhensegelfluggebiet Tirol-Nord .....	69
B. Höhensegelfluggebiet Tirol-Ost .....	69
C. Höhensegelfluggebiet Vorarlberg-Süd.....	69
Anhang E Kontrollierte Lufträume, Lufträume für Instrumentenflüge im unkontrollierten Luftraum und Ausnahmereiche.....	71
A. KONTROLLBEZIRKE .....	71
I. Oberer Kontrollbezirk.....	71
II. Unterer Kontrollbezirk.....	71
1. Kontrollbezirke .....	71
2. Nahkontrollbezirke .....	75
3. Bestimmungen für Bereiche mit Sonderregelungen (SRA).....	76
B. KONTROLLZONEN .....	82

C. (aufgehoben durch BGBl. II Nr. 385/2003) .....	84
D. AUSNAHMEBEREICHE .....	84
E. Koordinatensystem .....	87
Anhang F Flugbeschränkungsgebiete .....	88
1. Räumliche Begrenzung der Flugbeschränkungsgebiete .....	88
2. Zeitliche Begrenzung von Flugbeschränkungen .....	89
3. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf .....	89
4. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta .....	89
5. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Neusiedler-See .....	90
6. Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Wien .....	90
7. Koordinatensystem .....	91
Anhang G Übungs- und Erprobungsbereiche .....	92
I. Übungsbereiche und Übungsflüge .....	92
1. Übungsbereiche .....	92
2. Übungsflüge .....	92
3. Durchführung von Übungsflügen .....	92
II. Erprobungsbereiche und Erprobungsflüge .....	93
1. Erprobungsbereiche .....	93
2. Erprobungsflüge .....	94
3. Durchführung von Erprobungsflügen .....	94
4. Meldungen über Erprobungsflüge .....	94