

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1981

Ausgegeben am 3. Dezember 1981

207. Stück

528. Verordnung: Änderung der Luftverkehrsregeln 1967 (LVR-Novelle 1981)

528. Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 23. November 1981, mit der die Luftverkehrsregeln 1967 geändert werden (LVR-Novelle 1981)

Auf Grund der §§ 3, 121, 124 und 131 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, wird — hinsichtlich des Art. I Z 4 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung — verordnet:

Artikel I

Die Luftverkehrsregeln 1967, BGBl. Nr. 56, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 42/1968, 383/1969, 22/1971, 115/1972, 659a/1974, 573/1975, 715/1976, 520/1977, 607/1978 und 503/1980 werden wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 4 hat zu lauten:

„(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, innerhalb des Schutzbereiches eines Zivilflugplatzes (§§ 35 bis 42 der Zivilflugplatz-Verordnung 1972), innerhalb des

Ausnahmebereiches eines Militärflugplatzes, über dichtbesiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien, oder unter Umständen, unter denen ein Überfliegen der Bundesgrenzen möglich erscheint, ist nur mit Zustimmung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zulässig. Solche Zustimmungen 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 ist.“

2. Anhang A, Abschnitt V hat zu lauten:

„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 zu bestätigen, daß die vom ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Signale verstanden wurden:

1	2	3	4
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges
EINS	BEI TAG: Wechselseitiges Betätigen der Querruder von einem Standort (normalerweise) links vor dem angesteuerten Luftfahrzeug; nach Bestätigung des Signals fliegen einer flachen Horizontalkurve (normalerweise) nach links auf den gewünschten Steuerkurs BEI NACHT: Wie bei Tag und zusätzliches Ein- und Ausschalten der Positionslichter — in unregelmäßigen Zeitabständen	Sie sind angesteuert, folgen Sie mir	Motorflugzeuge BEI TAG: Wechselseitiges Betätigen der Querruder und folgen BEI NACHT: Wie bei Tag und zusätzliches Ein- und Ausschalten der Positionslichter — in unregelmäßigen Zeitabständen

1	2	3	4
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges
	Anmerkung 1: Die Wetter- oder Geländeverhältnisse können es erfordern, daß das ansteuernde Luftfahrzeug einen Standort rechts vor dem angesteuerten Luftfahrzeug einnimmt, und daß die anschließende Kurve nach rechts ausgeführt wird. 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 die Querruder wechselseitig betätigt.		Hubschrauber BEI TAG UND NACHT: Wechselseitiges Betätigen des zyklischen Steuers, Ein- und Ausschalten der Positionslichter in unregelmäßigen Zeitabständen und folgen Anmerkung: Zusätzliche Maßnahmen siehe § 21 Abs. 2 sowie den Abs. 3 dieses Abschnittes
ZWEI	BEI TAG UND NACHT: Eine plötzliche Kursänderung weg vom angesteuerten Luftfahrzeug, bestehend in einer hochgezogenen Kurve, von 90 oder mehr Grad, ohne die Flugrichtung des angesteuerten Luftfahrzeuges zu kreuzen	Sie können weiterfliegen	Motorflugzeuge BEI TAG UND NACHT: Wechselseitiges Betätigen der Querruder Hubschrauber BEI TAG UND NACHT: Wie bei Serie EINS
DREI	BEI TAG: Fliegen einer Platzrunde, Ausfahren des Fahrwerkes und Überfliegen der Piste in Landerichtung beziehungsweise — wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist — Überfliegen des Landebereiches für Hubschrauber BEI NACHT: Wie bei Tag und zusätzliches Einschalten der Landescheinwerfer	Landen Sie auf diesem Flugplatz	Motorflugzeuge BEI TAG: Ausfahren des Fahrwerkes, dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen und — wenn nach Überfliegen der Piste die Landung als sicher angesehen wird — Landevorgang fortsetzen BEI NACHT: Wie bei Tag und — gegebenenfalls — zusätzliches Einschalten der Landescheinwerfer Hubschrauber BEI TAG UND NACHT: Dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen, Landevorgang einleiten und — wenn vorhanden — Landescheinwerfer einschalten

(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	Motorflugzeuge BEI TAG: Einziehen des Fahrwerkes, während die Piste in einer Höhe von mehr als 300 m — jedoch nicht mehr als 600 m — über der Flugplatzhöhe überflogen wird, und Fortsetzen der Platzrunde BEI NACHT: Wie bei Tag und zusätzliches Einschalten und Ausschalten der Landescheinwerfer; wenn Landescheinwerfer nicht ein- und ausgeschaltet werden, sind irgendwelche andere zur Verfügung stehende Lichter zu verwenden	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 Fahrwerk des ansteuernden Luftfahrzeuges eingezogen und werden die Signale der Serie EINS (für ansteuernde Luftfahrzeuge) 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, folgen Sie mir Verstanden, Sie können weiterfliegen
FÜNF	Motorflugzeuge BEI TAG UND NACHT: Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter in regelmäßigen Zeitabständen in einer Art, daß sie von den üblichen Blinklichtern unterschieden werden	Kann nicht danach handeln	BEI TAG UND NACHT: Wie bei Serie ZWEI	Verstanden
SECHS	Motorflugzeuge und Hubschrauber BEI TAG UND NACHT: Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter in unregelmäßigen Zeitabständen	Flugnotfall	BEI TAG UND NACHT: Wie bei Serie ZWEI	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) wichtige Informationen zu übermitteln und Anweisungen zu bestätigen.

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
WILCO CAN NOT REPEAT	WILL-KO KÄN NOT RIE-PIET	Verstanden, wird ausgeführt Kann nicht danach handeln Wiederholen Sie Ihre Anweisung

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
AM LOST MAYDAY LAND (und Bezeichnung des Flugplatzes) DESCEND HIJACK	ÄM LOSST MÄHDÄH LÄND (und Bezeichnung des Flugplatzes) DIE-SEND HEI-TSCHÄK	Standort unbekannt Flugnotfall Erbitte am (Bezeichnung des Flugplatzes) landen zu dürfen Erbitte Sinkflug Entführung

Unter den bezeichneten Umständen kann erwartet werden, daß die folgenden Redewendungen (in der angegebenen Aussprache) von der Luftfahrzeugführung des ansteuernden Luftfahrzeuges verwendet werden.

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
FOLLOW DESCEND YOU LAND PROCEED	FOL-LO DIE-SEND JUH LÄND PRO-SIED	Folgen Sie mir Sinken Sie, um die Landung einzuleiten Landen Sie auf diesem Flugplatz Sie dürfen weiterfliegen

3. Der Text des Punktes 7 im Anhang A, Abschnitt B/III hat zu lauten:

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

4. Der Punkt 1 des Abs. 3 im Anhang E, Abschnitt B hat zu lauten:

„1. 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°20'50" Nord,	11°05'00" Ost,
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'00" Nord,	11°44'20" Ost;“

Artikel II

Diese Verordnung tritt mit 9. Dezember 1981 in Kraft.

Lausecker