Rechtskunde für Motorflieger

Vorbemerkung:
Dieses Skriptum stellt in verkürzter Form[1], die für die angestrebte Grundausbildung Motorflug relevanten Rechtsregeln dar[2]. Es werden in dieser Zusammenstellung nur die für den

- nichtgewerblichen (es fehlen die Regeln über die gewerbsmäßige Beförderung von Sachen und Personen in der Luft)
- [Nur]Motorflug (es fehlen die Regeln über Segelflugzeugpiloten, Ballonfahrer, Fallschirmspringer, sonstiges Bordpersonal)
- bei Tag [zwischen BCMT und ECET] (Es fehlen die Regeln über Nachsichtflug, Wolkenflug sowie Instrumentenflug)
- mit in Österreich registrierten Motorflugzeugen (es fehlen die Regeln über den Betrieb ausländisch registrierter Luftfahrzeuge im österreichischen Luftraum)

relevanten Regelungen wiedergegeben und besprochen. Für den Erwerb bzw. die Erweiterung von anderen Zivilluftfahrerscheinen sind eigene Lernunterlagen vorgesehen.

Dieses Skriptum enthält manche Dinge an mehreren Stellen mehrfach, da die Aufnahme der zugrunde liegenden Vorschriften in den einschlägigen von Behördenseite vorgegebenen Lehrplänen gefordert wird. Es steht zu erwarten, dass mit Abgleich österreichischer und europäischer Vorschriften ein Großteil der Mehrfachbelegungen entfallen und dieses Skriptum damit kürzer werden kann.

In der Fußzeile dieses Skriptums ist sein Bezugszeitpunkt angegeben, dh der Zeitpunkt bis zu dem die bei seiner Erstellung verwendeten Informationen auf Aktualität geprüft wurden.

Recht – was ist das?

Durch staatlichen Zwang durchsetzbare Vorschriften, die sich an die Normunterworfenen richten und ein gewisses Verhalten fordern (Gebote) bzw. das Unterlassen unerwünschter Verhaltensweisen zum Inhalt haben (Verbote). Im Gegensatz dazu ist die von der Gesellschaft geforderte Moral nicht mit staatlich organisiertem Zwang durchsetzbar, sondern nur mit gesellschaftlicher Missachtung zu ahnden.

A. Stufenbau der (österreichischen) Rechtsordnung

1) Eine jede Gemeinschaft gibt sich Regeln vor, nach denen sie funktioniert (funktionieren soll). Um dem Einzelnen die Vorhersehbarkeit der Konsequenzen seines Handelns zu ermöglichen, sind moderne Staaten dazu übergegangen allgemein formulierte Vorschriften zu erstellen, die sich abstrakt an einen unbestimmten Kreis von Personen wenden (Bsp. „ *der verantwortliche Pilot hat … zu …*“).

   Das Verfahren wie es zu solchen Normen kommt („Gesetzeswerdung“) ist in der Verfassung[3] geregelt. Die Bundesverfassung verteilt in ihren Artikeln 10 – 15 die Kompetenzen für Gesetzgebung und Vollziehung zwischen dem Bund und den Ländern. Zur Gesetzgebung ist das Parlament auf Bundesebene zuständig, auf Landesebene sind die Landtage zuständig („Landesparlamente als Landesgesetzgeber“).

   Ein Sachverhalt kann unter mehreren Gesichtspunkten von unterschiedlichen Gesetzgebern geregelt werden. Beispielhaft ist der Durchflug durch den Luftraum über den hohen Tauern durch den Bundesgesetzgeber im Luftfahrtgesetz sowie durch drei Landesgesetzgeber in den Naturschutzgesetzen geregelt.

2) Unter der Verfassung stehen die einfachen Gesetze, die nach dem verfassungsmäßig vorgesehenen Verfahren entstanden sind.

3) Auf Basis einzelner Bestimmungen der Gesetze können Verordnungen erlassen werden. Diese haben die Aufgabe das Gesetz im Rahmen der vom Gesetz festgelegten Grenzen durch detailliertere Ausführungsbestimmungen zu konkretisieren.

---

[1] Dieses Skriptum wurde nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Vollständigkeit, ursprüngliche Richtigkeit oder Nochrichtigkeit dieses Skriptums wird keine Zusage übernommen.

[2] Es ist daher bei jeder Erweiterung der Grundberechtigung bzw. Gesetzesänderung neuerlich die Frage nach den anwendbaren Rechtsregeln zu stellen und zu beantworten. Spätestens im Rahmen der Flugvorbereitung ist zu fragen: „Darf ich das? Und wenn ja, unter welchen Bedingungen?“

[3] Bundesverfassungsgesetz 1929 idgF (in der geltenden Fassung) bzw. die neun Landesverfassungen

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

4) Verfassungsgesetze, einfache Gesetze und Verordnungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der ordnungsgemäßen Publikation. Die Veröffentlichung erfolgt bei Gesetzen und Verordnungen im Bundesgesetzblatt („BGBl.“)[4]. Luftfahrtrelevante Informationen und Anweisungen (z.B. Luftraumbeschränkungen) werden in Form von NOTAM (notice to airmen), AIP (aeronautical information publication, Österreichische Nachrichten für Luftfahrer (ÖNfL[5]), Luftfahrtrundscheiben (aeronautical circular – „AIC“) in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht. Das Luftfahrtgesetz („LFG“) spricht von Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise und überlässt es damit der zur Veröffentlichung berufenen Behörde (der Verwaltung/Gesetzgebung) die Form zu wählen.

   Zunehmend wichtiger wird die elektronische Publikation auf Internetplattformen.

5) Aufgrund Gesetzen und Verordnungen werden Bescheide erlassen oder Verträge formuliert und abgeschlossen, je nachdem welche Wirkungen beabsichtigt sind. Uns interessieren im Zusammenhang mit dem Luftfahrtrecht primär die Bescheide.

6) Um Verwaltungsbehörden zu einem einheitlichen Vorgehen zu verhalten oder unklare Gesetzesstellen im Einzelfall behördenintern verbindlich auszulegen besteht die Möglichkeit der Weisung.

   Eine Sonderform der Weisung stellt der Erlass dar.

7) Der Rechtsdurchsetzung dienen im Einzelfall die Gerichte und Verwaltungsbehörden. Diese werden in Form von Urteilen, Beschlüssen und Bescheiden tätig, die der Exekution/Vollstreckung zugänglich sind.

8) Der Rechtsschutz (also die Überprüfung der Rechtmäßigkeit einer Entscheidung) wird durch den Instanzenzug (d.i. die Möglichkeit Berufung gegen eine Entscheidung einzubringen) gewahrt.

9) Das Segelfluggebiet Spitzerberg wird im Rahmen einer TRA (timely restricted airspace) betrieben. Mehr dazu siehe weiter unten.

B. Die EU-Gesetzgebung

Verbindliche Rechtsakte können nur in Form von Verordnungen, Richtlinien oder Beschlüssen angenommen werden.

Beschließen Europäisches Parlament (EP) und Rat eine Verordnung, so gilt diese unmittelbar und verbindlich. In den nationalen Parlamenten müssen keine eigenen Gesetzesbeschlüsse dazu gefasst werden. Handelt es sich dabei um eine Richtlinie, so haben die nationalen Parlamente diesen gesetzlichen Rahmen durch ein eigenes innerstaatliches Gesetz umzusetzen.

Die Gesetzgebung auf europäischer Ebene erfolgt anders als in den Mitgliedstaaten der EU, da das Europäische Parlament kein Recht auf Gesetzesinitiative hat. Dieses Recht kommt grundsätzlich nur der EU-Kommission zu. Sie schlägt neue Rechtsvorschriften vor, die zunächst in den sachlich zuständigen Generaldirektionen ausgearbeitet werden. Das Europäische Parlament und der Rat der EU können die Kommission auffordern, einen bestimmten Vorschlag zu unterbreiten. Eine solche Aufforderung an die Kommission kann nun auch von UnionsbürgerInnen im Rahmen einer Europäischen Bürgerinitiative erfolgen. Beschlossen werden die Gesetzesvorschläge dann von EP und Rat, wobei die Vorlagen meist umfangreiche Änderungen erfahren. Die Kooperation von EP und Rat im Entscheidungsprozess unterliegt, je nach Materie, verschiedenen Verfahren. Die Mitwirkungs- und Mitentscheidungskompetenzen des EP wurden in den letzten Jahren jedoch stark ausgeweitet, insbesondere auch durch den Vertrag von Lissabon.

I. Gesetzgebungsverfahren gem. dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union:

1. Ordentliches Gesetzgebungsverfahren

2. Besondere Gesetzgebungsverfahren

[4] siehe dazu http://www.ris.kba.gv.at/bundesrecht
[5] siehe dazu http://www.austrocontrol.at/content/atm/AIS/Products/OeNfL/oenfl.shtml

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2.1 Konsultationsverfahren
2.2 Zustimmungsverfahren

1) Für die meisten Materien gilt das ordentliche Gesetzgebungsverfahren(Art. 294 AEUV), in dem das EP und der Rat als gleichberechtigte Mitgesetzgeber im Mitentscheidungsverfahren gemeinsam über einen Vorschlag beschließen. Im Rat gilt dabei die qualifizierte Mehrheit. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Rat und Parlament ist die Einberufung eines Vermittlungsausschusses vorgesehen.

2) In den besonderen Gesetzgebungsverfahren nach Art. 289 AEUV entscheidet der Rat der Europäischen Union mit Beteiligung des Europäischen Parlaments oder ausnahmsweise das Europäische Parlament mit Beteiligung des Rates der Europäischen Union. Die wichtigsten Verfahren sind hier das Konsultationsverfahren und das Zustimmungsverfahren.

2.1) Das Konsultations- oder Anhörungsverfahren findet nur mehr in Fällen Anwendung, die nicht ausdrücklich dem Verfahren der Zustimmung oder dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren unterliegt. Es war das ursprüngliche Rechtsetzungsverfahren der Europäische Gemeinschaften.

2.2) Das Zustimmungsverfahren wurde mit der Einheitlichen Europäischen Akte eingeführt und gibt dem Parlament die Möglichkeit, der Annahme bestimmter Rechtsakte des Rates zuzustimmen oder seine Zustimmung zu verweigern. Das Parlament kann den Vorschlag jedoch nicht abändern. Nach Zustimmung des Parlaments entscheidet der Rat über die Annahme des Vorschlags, und zwar mit qualifizierter Mehrheit oder, wo dies ausdrücklich vorgesehen ist, einstimmig. Er kann den Vorschlag der Kommission jedoch durch einstimmigen Beschluss auch abändern. Das Europäische Parlament hat in diesen Bereichen ein Vetorecht. Das Verfahren war ursprünglich nur für den Abschluss von Assoziierungsabkommen oder die Prüfung von Anträgen auf den Beitritt zur Europäischen Gemeinschaft vorgesehen und findet derzeit zum Beispiel in folgenden Bereichen Anwendung:

- Subsidiäre Handlungsermächtigung (Art. 352AEUV)
- Aspekte der Nichtdiskriminierung und Unionsbürgerschaft (Art. 19 und Art. 25AEUV);
- Schaffung einer Europäischen Staatsanwaltschaft (Art. 86AEUV)
- Verfahren für allgemeine unmittelbare Wahlen des Europäischen Parlament (Art. 223AEUV);
- Bestimmte internationale Übereinkünfte, insbesondere wenn bei interner Gesetzgebung das Parlament zu beteiligen wäre
- (Art. 218AEUV);
- Mehrjähriger Finanzrahmen (Art. 312AEUV)

II. Rechtsakte ohne Gesetzescharakter:

1. delegierte Rechtsakte

2. Durchführungsrechtsakte

3. Rechtsakte aufgrund von Verträgen

1.) Um die Detailflut der Gesetzgebungsakte zu reduzieren, sieht der Vertrag von Lissabon die Schaffung delegierter Rechtsakte vor. Der Rat und das Parlament können in Gesetzgebungsakten die Kommission ermächtigen, delegierte Rechtsakte zu erlassen (Art. 290AEUV). Diese delegierten Rechtsakte können zur Ergänzung oder Änderung nicht wesentlicher Punkte des Gesetzgebungsaktes führen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

So können etwa delegierte Rechtsakte bestimmte technische Einzelheiten festlegen oder in der nachträglichen Änderung bestimmter Elemente eines Gesetzgebungsakts bestehen. Diese Übertragung erfolgt allerdings innerhalb strenger Grenzen, denn nur die Kommission ist befugt, delegierte Rechtsakte anzunehmen. Darüber hinaus legt der Gesetzgeber die Bedingungen für diese Übertragungen fest. Gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der EU können der Rat und das Parlament eine Übertragung widerrufen oder sie zeitlich begrenzen.

2.) Der Vertrag von Lissabon stärkt die Durchführungsbefugnisse der Kommission. Im Prinzip sind die Mitgliedstaaten dafür zuständig, für die Durchführung von Gesetzgebungsakten entsprechende Durchführungsbestimmungen zu erlassen. Allerdings müssen bestimmte europäische Maßnahmen innerhalb der EU einheitlich umgesetzt werden. In diesem Fall ist die Kommission befugt, Durchführungsrechtsakte für die Durchführung dieser Maßnahmen anzunehmen (Art. 291AEUV). Soweit die Kommission Durchführungsrechtsakte erlässt, wird sie von den Mitgliedstaaten im Rahmen besonderer Ausschüsse kontrolliert (Komitologie; darunter versteht man vorwiegend das System der Verwaltungs- und Expertenausschüsse innerhalb der Europäischen Union, die vornehmlich für EU-Richtlinien verantwortlich VO(EU) Nr. 182/2011

3.) Rechtsakte aufgrund der Verträge
Neben den genannten Verfahren gibt es weitere Rechtsakte ohne Gesetzgebungscharakter, die die Organe der Europäischen Union jeweils nach Maßgabe der in den Verträgen vorgesehenen Regelungen treffen. Neben den Gesetzgebungsorganen Rat und Parlament können solche Rechtsakte auch von anderen Institutionen, etwa der Europäischen Kommission oder der Europäischen Zentralbank, erlassen werden.
Bestimmte Rechtsakte ohne Gesetzgebungscharakter werden ähnlich wie die Gesetzgebungsakte von Rat und Europäischem Parlament gemeinsam erlassen. Dabei werden ebenfalls die oben beschriebenen Verfahren, wie das Anhörungsverfahren oder das Zustimmungsverfahren, angewandt. Beispiele dafür sind:

- Internationale Übereinkünfte: Nach Art. 218AEUV beschließt in der Regel der Rat; insbesondere wenn für entsprechende Gesetzgebungsakte eine Zustimmung des Parlaments notwendig ist, so ist seine Zustimmung auch für entsprechende internationale Übereinkünfte notwendig.

- Feststellung von Menschenrechtsverletzungen (Art. 7EUV): Hier beschließt der Europäische Rat bzw. der Rat mit Zustimmung des Europäischen Parlaments.

- Vereinfachtes Vertragsänderungsverfahren (Art. 48EUV): Hier beschließt der Europäische Rat mit Zustimmung des Europäischen Parlaments.

- Beitritt neuer Mitgliedstaaten (Art. 49EUV): Hier beschließt der Rat mit Zustimmung des Europäischen Parlaments.

- Modalitäten beim Austritt von Mitgliedstaaten (Art. 50EUV): Hier beschließt der Rat mit Zustimmung des Europäischen Parlaments

- Genehmigung der verstärkten Zusammenarbeit

III. Publikation

Verordnungen werden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie treten an einem in der jeweiligen Verordnung festgelegten Zeitpunkt oder am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

C. EU Richtlinien und EU Verordnungen.

- Richtlinien sind an Staaten gerichtet und verlangen eine Umsetzung in nationales Recht. Sie sind nicht direkt anwendbar.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

- EU Verordnungen sind direkt anwendbare Vorschriften.

D. Eine Fülle von Vorschriften wurden und werden auf EU Ebene (inhaltlich) durch die EASA (European Aviation Safety Agency) produziert bzw. vorbereitet.

E. Manche Vorschriften räumen die Möglichkeit eines sogenannten opt-out bzw. opt-in ein, dh man kann sich aussuchen, ob bzw. wann die Vorschriften in Geltung treten (sollen). Daneben kann der einzelne Mitgliedsstaat die regelungsfreien Räume im Bedarfsfall nutzen und eigene Vorschriften erlassen.

Nachdem das internationale Luftfahrtrecht der ICAO Annexe und Dokumente sich nur an Staaten wendet und diesen aufträgt dafür zu sorgen, dass die im jeweiligen Staatsgebiet Normunterworfenen sich an diese Regeln halten, bedarf es der sogenannten Transformation in das innerstaatliche Recht, damit die internationalen Vorschriften für den Einzelnen verbindlich werden. Daher ist aber auch festzuhalten, dass sich die zu unterrichtenden Inhalte des internationalen Luftfahrtrechts mit den nationalen bzw. europäischen Regelungen überschneiden (z.B. Annex 2 zum AIZ (Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt), SERA und Luftverkehrsregeln (LVR 2014)).

F. Internationale Organisationen in der Luftfahrt

Zu unterscheiden ist zwischen

- zwischenstaatlichen Organisationen (intergovernmental organisations); diese sind Völkerrechtssubjekte und
- Staatenorganisationen; diese sind nicht zwischenstaatlicher Natur und daher auch nicht Völkerrechtssubjekte.

EUROCONTROL

EUROCONTROL ist die Europäische Organisation für die Sicherheit der Luftfahrt. Gegründet wurde sie 1963 von sechs Gründungsmitgliedern als zwischenstaatliche Organisation. Heute zählt diese die zivile und militärische Luftfahrt betreffende Organisation 38 Mitgliedstaaten aus ganz Europa. Der Sitz ist in Belgien mit Expertenbüros in weiteren sechs Europäischen Staaten.

Ziel ist die Entwicklung eines einheitlichen paneuropäischen Air Traffic Management (ATM) systems, perfekt eingebettet in das Konzept des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Single European Sky – SES; in Österreich umgesetzt in der Novelle 2008 zum Luftfahrtgesetz). Weitere Ziele sind technische Sicherheit und Sicherheit der Abläufe sowie Umweltschutz.

Weitere Informationen finden sich unter www.eurocontrol.int

EASA (European Aviation Safety Agency) -

Europäische Agentur für Flugsicherheit

Fliegen ist heute eine der sichersten Formen des Reisens. Außerdem verzeichnet der Flugverkehr das schnellste Wachstum. Aus diesem Grund hat die Europäische Union eine gemeinsame Initiative ins Leben gerufen, um Sicherheit, Zukunftsfähigkeit und Wachstum des Flugverkehrs auch langfristig sicherzustellen. Das Ergebnis dieser Initiative ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit, die EASA.

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit fördert die Schaffung und Aufrechterhaltung höchstmöglicher gemeinsamer Sicherheits- und Umweltstandards in der Zivilluftfahrt, in Europa und weltweit. Sie bildet das Herzstück eines neuen Regulierungssystems für einen einheitlichen europäischen Markt in der Luftfahrtindustrie.

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit hat 2003 auf der Grundlage einer Verordnung 1592/2002 des Europäischen Parlamentes und des Rates ihren Dienst aufgenommen. Als unabhängige europäische Einrichtung ist die Agentur gegenüber den Mitgliedstaaten und den europäischen Institutionen rechenschaftspflichtig. Ein Verwaltungsrat mit Vertretern der Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission beschließt den Haushaltsplan sowie das Arbeitsprogramm. Die Luftfahrtindustrie ist durch mehrere beratende und technische Beiräte aktiv in die Arbeit der Agentur eingebunden. Für die Agentur wurde ebenfalls eine eigene Beschwerdekammer eingerichtet.

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit entwickelt enge Beziehungen mit ihren internationalen Partnerbehörden einschließlich der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), der Federal Aviation

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Administration (FAA) in den Vereinigten Staaten sowie mit den Luftfahrtbehörden in Kanada, Brasilien, Israel, China und Russland. Die Agentur schließt mit diesen Organisationen Arbeitsvereinbarungen ab, um die Harmonisierung von Standards voranzutreiben und durch die Förderung „Best Practice“ die Flugsicherheit weltweit zu verbessern

Die EASA ist im Prinzip ein Verein und keine zwischenstaatliche Organisation. Ihre Äußerungen haben Empfehlungscharakter und werden erst durch die Aufnahme in eine EU-Verordnung bzw. ins jeweilige nationale Recht der EU-Staaten verbindlich.

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedient sich die EASA oftmals der nationalen Luftfahrtbehörden.

Die Hauptaufgaben der Agentur sind heute:

- Vorschriftenerstellung: Vorbereitung von Gesetzesvorschlägen auf dem Gebiet der Luftfahrt sowie technische Beratung für die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten;
- Durchführung von Inspektionen, Ausbildungs- und Standardisierungs-Programmen für eine einheitliche Umsetzung der europäischen Sicherheitsvorschriften in den Mitgliedstaaten;
- Musterzulassung luftfahrttechnischer Produkte (Flugzeuge, Triebwerke, Ausrüstungsteile);
- Genehmigung (und Aufsicht) von Entwicklungsbetrieben weltweit sowie von Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben im EU-Ausland;
- Sicherheitsgenehmigung für außereuropäische Airlines;
- Koordination des Gemeinschaftsprogrammes SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) hinsichtlich der Sicherheit außereuropäischen Fluggerätes auf Flughäfen innerhalb Europas;
- Datenerhebung, Analyse und Forschung zur Verbesserung der Flugsicherheit.

Langfristig soll die Agentur auch bei der Vorschriftenerstellung der Sicherheitsstandards für Flughäfen sowie für Flugverkehrsmanagementsysteme eine zentrale Rolle spielen.

Unabhängig und transparent

Weitere Informationen unter www.easa.europa.eu

ICAO

Geschichtliches oder die Anfänge

Bereits in den frühen Jahren der Luftfahrt(vor dem ersten Weltkrieg) merkten Personen mit Weitsicht, dass das Erscheinen der Flugzeuges dem Transport von Personen und Gütern eine neue Dimension hinzufügte, die sich nicht mehr länger in rein nationalen Grenzen halten ließ. Deshalb wurde 1910 über Einladung Frankreichs die erste wichtige Konferenz zur Kodifikation des internationalen Luftfahrtrechtes in Paris einberufen. 18 Staaten nahmen daran teil und es konnte eine Reihe von grundlegenden Prinzipien, welche die Luftfahrt regeln, niedergelegt werden.

Die sich aus dem ersten Weltkrieg ergebenden technischen Entwicklungen schufen eine gänzlich neue Situation am Ende der Feinseligkeiten, insbesondere hinsichtlich des schnellen und sicheren Transports von Gütern und Personen über größere Distanzen. Wie auch immer, der Krieg hatte auch das schreckliche Potential der Luftfahrt gezeigt und damit war klar, dass dieses neue, nun stark entwickelte Transportmittel internationale Zuwendung erforderte.

Aus einleuchtenden Gründen war die Behandlung von Luftfahrtangelegenheiten Gegenstand der Pariser Friedenskonferenz von 1919. Diese wurden einer besonderen Aeronautischen Kommission übertragen, die ihren Ursprung im Inter-Allied Aviation Committee von 1917 hatte. Zur gleichen Zeit wurden zivile Lufttransportunternehmen in vielen Europäischen Staaten und Nordamerika gegründet. Einige davon waren bereits grenzüberschreitend etwa auf den Strecken Paris-London, Paris-Brüssel, tätig. Ebenfalls 1919 machten zwei englische Piloten die erste West-Ost Überquerung des Nordatlantiks von Neufundland nach Schottland. Ebenso machte ein britisches Luftschiff eine Rundreise von Schottland nach New York und zurück.

Ereignisse wie diese veranlassten junge Piloten vorzuschlagen, dass die internationale Zusammenarbeit in Luftfahrtangelegenheiten, die sich aus den militärischen Notwendigkeiten während und unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg ergeben hatte, nicht mit dem Ende der Feindseligkeiten ebenfalls enden sollte, sondern sich nun auf friedliche Ziele konzentrieren sollte, wie z.B. die Entwicklung der Nachkriegsluftfahrt, da sie daran glaubten, dass Luftfahrt nur international oder gar nicht betrieben werden könne. Dieser Vorschlag wurde formell von Frankreich aufgenommen und den führenden Staaten der Alliierten

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Mächte unterbreitet, welche ihn bereitwillig aufnahmen. Dies führte zur Formulierung einer Internationalen Luftfahrt Konvention, die von 26 der 32 Alliierten , die bei der Pariser Friedenskonferenz beteiligt waren, unterzeichnet wurde; letztendlich wurde diese Konvention von 38 Staaten ratifiziert (innerstaatlich in Kraft gesetzt). Diese Konvention bestand aus 43 Artikeln, die die technischen, operationellen und organisatorischen Aspekte der Zivilluftfahrt behandelten und die Schaffung einer Internationalen Kommission für Luftfahrt (International Commission for Air Navigation – „ICAN") zur Überwachung der Entwicklungen in der Zivilluftfahrt und zur Erarbeitung von Vorschlägen für Maßnahmen der Staaten mit dem Ziel auf gleichem Stand mit den Entwicklungen zu bleiben, vorsahen. Diese Konvention übernahm alle Prinzipien der Pariser Luftfahrtkonferenz von 1910.

Um der Kommission zu helfen, kam man überein, ein kleines ständiges Sekretariat unter der Führung eines Generalsekretärs einzurichten. Im Dezember 1922 übernahm dieses Sekretariat seine Pflichten mit dem Franzosen Albert Roper als General Sekretär. Es hatte seinen Sitz in Paris, wo es während seiner ganzen Existenz verblieb. Erwähnt werden sollte auch, dass Mr. Roper der erste Generalsekretär der ICAO wurde und dass das Europäische Büro der ICAO in Paris mit seiner Gründung die Büros des ICAN Sekretariats (60 bis avenue d'Iéna) übernahm und dort bis die ersten neunzehn Jahre bis zum August 1965 verblieb. Dies beweist eine gewisse Kontinuität, zumindest in organisatorischen Angelegenheiten in der Zivilluftfahrt.

Die Zwischenkriegszeit

Die Jahre zwischen den beiden Weltkriegen waren geprägt durch das kontinuierliche Wachstum der Zivilluftfahrt sowohl im technischen als auch im kommerziellen Bereich, obwohl Flugreisen nicht wirklich den Massen zugänglich waren und eher ein ziemlich exklusives Personentransportmittel blieben. Tatsächlich war es etwa 1930 als, nach einem ICAN Treffen sich drei prominente Generaldirektoren der Zivilluftfahrt am Pariser Gare du Nord trafen und der berühmte Satz geprägt wurde: „Der Laie fliegt, der Fachmann nimmt den Zug", ein Bonmot welches präzise die Unwägbarkeiten, welche Flugreisen zu dieser Zeit insbesondere während der Schlechtwetterperioden in Europa, umgaben, wiedergab. Wie auch das Streben nach höherer Geschwindigkeit, größerer Zuverlässigkeit und der Bedeckung von größeren Strecken setzte sich während dieser Periode in allen industrialisierten Staaten fort und jeder Fortschritt auf diesen Gebieten brachte das dem Lufttransport innewohnende, große Potential näher an die Wirklichkeit.

Nutzlos zu sagen, das die Luftfahrt während des zweiten Weltkrieges nur in Angst und menschlichen Tragödien ihren Niederschlag fand, sondern dass ihre Nutzbarmachung auch die technischen und operationellen Möglichkeiten des Lufttransportes in einer wieder friedlichen Welt, entwickelte. Tatsächlich wurden zum ersten Mal große Mengen an Mannschaft und Material über große Distanzen transportiert und Bodeneinrichtungen entwickelt, um dies in einer ordentlichen und erwartbaren Art durchzuführen. Zu diesem Zweck initiierten die USA 1943 Studien der Probleme der Probleme der zivilen Nachkriegsluftfahrt, welche, wiederholt den Glauben bestätigten, dass sie entweder in internationalem Maßstab oder gar nicht gelöst werden können, um sie als eine wesentliches Element der Weltwirtschaftsentwicklung und als erstes verfügbares Mittel zur „Heilung der Wunden des Krieges" wie Präsident Roosevelt es nannte, zu verwenden.

Gründung der International Civil Aviation Organization (ICAO)

Die Folge dieser von den USA begonnenen Studien und nachfolgenden Beratungen der großen Alliierten war, dass die Regierung der Vereinigten Staaten eine Einladung an 55 Staaten und Organisationen aussprach im November 1944 eine Internationale Zivilluftfahrtkonferenz in Chicago zu besuchen. 54 Staaten nahmen an dieser Konferenz teil, als deren Ergebnis das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt unterzeichnet und die permanente[6] Internationale Zivilluftfahrtorganisation als Mittel um die internationale Zusammenarbeit mit dem Ziel der höchstmöglichen Uniformität der Bestimmungen und Standards, Verfahren und Organisation hinsichtlich von Angelegenheiten der Zivilluftfahrt, geschaffen wurde. Zur gleichen Zeit wurden die Abkommen über Internationalen Dienstleistungstransit (International

[6] Gegenstück wäre eine Konferenz, die periodisch einberufen würde.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Services Transit Agreement) und über Internationalen Lufttransport (International Air Transport Agreement) unterfertigt[7].

Das bedeutendste Ergebnis der Konferenz von Chicago lag im technischen Bereich, da die Konferenz die Grundlage eines Satzes von Regeln schuf, die sich mit der Luftfahrt als Ganzes befassten und die Sicherheit der Luftfahrt einen großen Schritt vorwärts brachten sowie der Anwendung eines gemeinsamen Luftfahrtsystems in der ganzen Welt den Weg ebneten.

Wegen der unvermeidlichen Verzögerungen in der Ratifikation des Abkommens, unterschrieb man auf der Konferenz ein Interimsabkommen, das die Schaffung einer Provisorischen Internationalen Organisation von technischer und beratender Natur mit dem Ziel der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Internationalen Zivilluftfahrt festlegte (PICAO). Diese Organisation arbeitete vom August 1945 bis zum April 1947 als die permanente ICAO entstand. Ihr Sitz war Montreal, Canada und 1947 war der Wechsel von der PICAO zur ICAO wenig mehr als eine Formalität. Wie auch immer brachte sie auch das Ende der I-CAN, da die ICAN Mitgliedsstaaten einer Auflösung der ICAN zustimmten und die ICAO zur Nachfolgerorganisation erklärten

Von der Übernahme der Aktivitäten durch die PICAO/ICAO an zeichnete sich ab, das die Arbeit des Sekretariats, insbesondere im technischen Bereich, zwei Hauptbereiche abdecken muss:

a. Generell anwendbare Regeln und Richtlinien betreffend Ausbildung und Zulassung von Luftfahrtpersonal sowohl in der Luft als auch am Boden, Kommunikationssysteme und –verfahren, Luftverkehrsregeln sowie Luftverkehrskontrollsysteme und –verfahren, Lufttüchtigkeitserfordernisse für Luftfahrzeuge, die an internationaler Luftfahrt teilnehmen wie auch deren Zulassung und Identifikation, Luftfahrtmeteorologie sowie Karten. Aus einsichtigen Gründen erforderten diese Aspekte Einheitlichkeit in weltweitem Maßstab, wenn wirklich internationaler Luftverkehr möglich sein sollte. Aktivitäten auf diesen Gebieten waren daher durch eine zentrale Agentur zu bearbeiten, d.h. das ICAO Hauptquartier, um lokale Abweichungen oder Sonderentwicklungen vermieden werden sollten;

b. Regeln betreffend die praktische Verwendung von Luftfahrtdienstleistungen und –einrichtungen durch Staaten und deren koordinierte Umsetzung in bestimmten Gebieten wo Betriebsbedingungen und andere wichtige Parameter vergleichbar sind.

Um das letztere Ziel zu erreichen, kam man überein, die Oberfläche der Erde in eine Anzahl von „Regionen“, in denen bestimmte und spezifische Luftfahrtprobleme von vergleichbarer Natur existierten, zu unterteilen. Ein typisches Beispiel dieses Prozesses lässt sich illustrieren durch einen Vergleich der sogenannten nordatlantischen Region ("North Atlantic Region (NAT)"), in der die vordringlichen Probleme Langstreckenflüge über das offene Meer betreffen mit der Europäisch Mediteranen Region ("European-Mediterranean region (EUR)") wo die Zusammenarbeit von transeuropäischen Betrieben mit innerstaatlichen und internationalen Kurzstreckenflügen das Hauptproblem darstellen. Nach Schaffung der Regionen, war es notwendig Organe aufzustellen, die in der Lage waren den Staaten bei der Lösung ihrer spezifischen, regionalen Probleme zu helfen und man kam überein die am Besten erreicht werden könne durch die Schaffung einer Anzahl von Regionalbüros, die entweder in der Region, für die sie zuständig waren angesiedelt wurden oder wenn mehr als eine Region durch ein derartiges Büro bedient werden musste, zumindest so nahe wie möglich an der betroffenen Region.

Als Folge des vorstehend Gesagten nahm die ICAO das Konzept der Regionen und Regionalbüros im Verständnis an, dass alle regionalen Aktivitäten nur unternommen werden können, vorausgesetzt dass sie nicht in Konflikt mit den weltweiten Aktivitäten der Organisation sehen. Wie auch immer es wurde auch anerkannt, dass solche Aktivitäten von Region zu Region variieren können, indem dem generellen ökonomischen, technischen oder sozialen Umfeld der betroffenen Region Rechnung getragen wird.

Aufbau und Funktionsweise

Die Verfassung der ICAO ist das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (“AIZ” - Convention on International Civil Aviation – “ICAO”), welches bei der Konferenz in Chicago im November und Dezember 1944 abgeschlossen wurde, und bei welcher jeder ICAO Vertragsstaat Mitglied ist. Entsprechend den

[7] Im allgemeinen Völkerrecht gilt das Recht jedes Staates Transport über sein Territorium nur von seinen Staatsbürgern durchführen zu lassen (cabotage) bzw. dafür notwendige Dienstleistungen erbringen zu lassen als gewohnheitsrechtlich anerkannt. Daher die Notwendigkeit durch die genannten Abkommen Ausnahmen zu schaffen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Bestimmungen des Abkommens besteht die Organisation aus der Versammlung, einem Lenkungsausschuss und diversen untergeordneten Einheiten und einem Sekretariat. Die Hauptvertreter sind der Präsident des Gremiums und der Generalsekretär.

Die Versammlung bestehend aus den Vertretern der Signatarstaaten ist das höchste Organ der ICAO. Sie tritt alle drei Jahre zusammen, um die Arbeit der Organisation im Detail zu prüfen und die Politik der kommenden Jahre zu bestimmen. Dabei wird auch das Budget für die kommenden drei Jahre verabschiedet.

Der Lenkungsausschuss, der von der Versammlung für eine Dreijahresperiode gewählt wird, besteht aus 36 Staaten. Die Versammlung wählt die Mitgliedsstaaten des Lenkungsausschusses nach drei Gesichtspunkten aus: Staaten von Bedeutung für den Lufttransport, Staaten die die größten Beiträge zur Zurverfügungstellung der Luftfahrteinrichtungen machen und Staaten, deren Benennung sicherstellt, dass alle Hauptregionen der Welt vertreten sind. Als Lenkungsorgan, gibt der Lenkungsausschuss der Arbeit der ICAO ständig die Richtung vor.

Aufgabe des Lenkungsausschusses ist die Annahme vom Standards und empfohlenen Praktiken (Standards and Recommended Practices) und deren Umsetzung als Anhänge (Annexe) zum AIZ (Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt). Dem Lenkungsausschuss steht die Luftfahrtkommission (Air Navigation Commission) für technische Angelegenheiten, das Lufttransportkomitee (Air Transport Committee) für wirtschaftliche Angelegenheiten, das Komitee für gegenseitige Unterstützung von Luftfahrtdiensten (Committee on Joint Support of Air Navigation Services) und das Finanzkomitee (Finance Committee) zur Seite.

Das Sekretariat, dem der Generalsekretär vorsteht, gliedert sich in fünf Hauptabteilungen: das Luftfahrtbüro, das Lufttransportbüro, das Büro für technische Zusammenarbeit, das Rechtsbüro und das Büro für Verwaltung und Dienstleistungen. Damit die Arbeit des Sekretariats einen wirklich internationalen Zugang aufweist, wird das Personal auf einer breit angelegten geografischen Basis rekrutiert.

Die ICAO arbeitet eng mit anderen Mitgliedern der UN-Familie zusammen, wie etwa der World Meteorological Organization, der International Telecommunication Union (Internationale Fernmeldeorganisation), der Universal Postal Union (Weltpostverein), der World Health Organization (Weltgesundheitsorganisation) und der International Maritime Organization. Organisationen, die nicht zwischenstaatlich sind, nehmen auch an der Arbeit der ICAO teil, wie etwa die Internationale Lufttransportvereinigung (IATA), die Airports Council International, die Internationale Linienpilotenvereinigung (International Federation of Air Line Pilots' Associations) und die Internationale Vereinigung der Luftfahrzeugeigner und Pilotenveienigung (International Council of Aircraft Owner and Pilot Association).

Arten der Standards und empfohlenen Verfahren

Sechzehn von achtzehn Anhängen zum Abkommen[8] sind technischer Natur und fallen deshalb in den Aufgabenbereich des Luftfahrtsbüros und seiner Abteilungen. Die verbleibenden zwei Anhänge[9] unterstehen der Aufsicht des Lufttransportbüros. Da die Mehrzahl der Anhänge technische Fragen betreffen, wird bei der Darstellung des Entwicklungsprozesses schwerpunktmäßig auf diese eingegangen.

ICAO Standards und andere Bestimmungen werden in den folgenden Formen entwickelt:

- Standards and Recommended Practices – allgemein als SARPs bezeichnet
- Verfahren für Luftfahrtdienste – PANS genannt;
- Regional ergänzende Verfahren – SUPPs genannt und
- Anleitungsmaterial in diversen Formaten

Ein Standard ist jede Spezifikation von physikalischen Eigenschaften, Anordnungen, Material, Leistung, Personal oder Verfahren, dessen einheitliche Anwendung als notwendig angesehen wird für die Sicherheit und Gleichförmigkeit der internationalen Luftfahrt. Im Falle es den vertragschließenden Staaten unmöglich sein sollte ihn einzuhalten, werden sie die gem. Artikel 38 AIZ an den Lenkungsausschuss melden. Diese Meldungen werden im Appendix zum jeweiligen Anhang/Annex verlautbart.

[8] über die internationale Zivilluftfahrt
[9] Facilitation and Security

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

G. Rechtsvorschriften[10]

C1 Österreich

1. Luftfahrtgesetz – LFG
2. Zivilluftfahrt-Personalverordnung[11]
3. Zivilflugplatz-Betriebsordnung
4. Zivilflugplatz-Verordnung
5. Unfalluntersuchungsgesetz
6. Zivilluftfahrt-Vorfall-Notfall-Maßnahmen-Verordnung
7. Luftverkehrsregeln[12]
8. Grenzüberflugsverordnung
9. Flugfelder-Grenzüberflugsverordnung
10. Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010
11. Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005
12. Funker-Zeugnisgesetz 1998
13. Funker-Zeugnisgesetzdurchführungsverordnung[13]
14. TRA Spitzerberg

C2 EU-Vorschriften

15. SERA[14]
16. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (Anhang I [Part-FCL] und Anhang IV [Part-MED])
17. Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (Anhang VII [Part-NCO]) idgF DVO(EU)2021/2237
18. Meldepflichten

C3 Links und weiterführende Quellen

C4 Luftraumstruktur

Ad 1 Luftfahrtgesetz – LFG[15]

1. Teil
Allgemeine Bestimmungen

Zivilluftfahrt und Militärluftfahrt

§ 1. Zivilluftfahrt im Sinne dieses Bundesgesetzes ist die gesamte Luftfahrt mit Ausnahme der Militärluftfahrt. Militärluftfahrt ist die der Landesverteidigung dienende Luftfahrt.

[10] die in Rahmen dieses Skriptums behandelt werden
[11] Ist immer in Zusammenhang mit dem Part-FCL zu lesen, da dieser als europäische Norm aufgrund des Anwendungsvorrangs die österreichisch nationalen Regeln verdrängt.
[12] Aus Gründen der Verständlichkeit und Übersichtlichkeit wird SERA zusammen mit den Luftverkehrsregeln 2014 an dieser Stelle abgehandelt.
[13] Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zur Durchführung des Funker-Zeugnisgesetzes (Funker-Zeugnisgesetzdurchführungsverordnung - FZV) StF: BGBl. II Nr. 85/1999 idgF BGBl. II Nr. 68/2002
[14] Aus Gründen der Verständlichkeit und Übersichtlichkeit wird SERA zusammen mit den Luftverkehrsregeln 2014 abgehandelt.
[15] BGBl Nr 253/1957 idgF BGBl. I Nr. 80/2026

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Freiheit des Luftraumes

§ 2. Die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät und unbemannte Luftfahrzeuge im Fluge ist frei, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt.

Kontrollierte Lufträume

§ 3. (1) Kontrollierter Luftraum ist ein allseits umgrenzter Luftraum, der nach Maßgabe der gemäß § 124 zu erlassenden Verordnung überwacht wird und in dem Luftfahrzeuge nur unter Beachtung der für solche Lufträume erlassenen Verkehrsvorschriften verkehren dürfen.

Luftraumbeschränkungen

§ 4. (1) Für allseits umgrenzte Lufträume können dauernd oder für bestimmte Zeiträume folgende Beschränkungen bekannt gegeben werden (Luftraumbeschränkungsgebiete):

1. das Verbot des Ein-, Aus-, Durchfluges oder Betriebes von Luftfahrzeugen, unbemannten Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät (Luftsperrgebiete),
2. die Anordnung, dass der Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb von Luftfahrzeugen, unbemannten Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät nur mit bestimmten Einschränkungen zulässig ist (Flugbeschränkungsgebiete), oder
3. der Hinweis darauf, dass der Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb von Luftfahrzeugen, unbemannten Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät mit Gefahren verbunden ist (Gefahrengebiete).

(2) Luftraumbeschränkungsgebiete sind so anzuordnen, dass ihre seitliche Begrenzung mit Geländemerkmalen zusammenfällt, die aus der Luft leicht wahrzunehmen sind. Die obere Begrenzung des Luftraumbeschränkungsgebietes ist durch eine waagrechte Fläche zu bilden, deren Höhe in Fuß über dem mittleren Meeresspiegel oder als Flugfläche anzugeben ist. Das gleiche gilt für die untere Begrenzungsfläche, sofern diese sich nicht nach der Erdoberfläche richtet oder mit ihr zusammenfällt.

Kundmachung von Luftraumbeschränkungen

§ 6. Die im § 5 bezeichneten Verordnungen über Luftraumbeschränkungen und Hinweise auf Gefahrengebiete sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Übungsbereiche und Erprobungsflüge

§ 7. (1) Übungsbereich ist ein allseits umgrenzter Luftraum, in dem die Führung von Luftfahrzeugen im Fluge durch Personen zulässig ist, die nicht Inhaber des hiefür erforderlichen Luftfahrerscheines sind. Außerhalb eines Übungsbereiches dürfen Alleinflüge von Personen, die nicht Inhaber des hierfür erforderlichen Luftfahrerscheines sind, nur im Rahmen der praktischen Ausbildung gemäß § 52 Abs. 2 durchgeführt werden.

(2) Erprobungsflüge sind auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen bewilligte oder zulässige Flüge, bei denen Luftfahrzeuge zur Feststellung ihres Betriebsverhaltens oder des Betriebsverhaltens von eingebautem Luftfahrtgerät bei verschiedenen Flugzuständen im Fluge betrieben werden, ohne bereits alle Voraussetzungen für die zulässige Verwendung zu erfüllen.

Überfliegen der Bundesgrenze

§ 8. (1) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 2 dürfen Einflüge in das Bundesgebiet und Ausflüge aus demselben von bzw. nach Staaten, die nicht der Europäischen Union angehören, sowie von bzw. nach Staaten, die zwar der Europäischen Union angehören, jedoch kein Vertragsstaat gemäß § 1 Abs. 6 des Grenzkontrollgesetzes, BGBl Nr. 435/1996 sind,

1. nach oder von Flughäfen (§ 64) bzw. Militärflugplätzen, die gemäß § 62 Abs. 3 für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, oder
2. zu militärischen Zwecken nach oder von Militärflugplätzen (§ 60)

durchgeführt werden.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Außenlandungen und Außenabflüge

§ 9. (1) Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen, soweit nicht in den Abs. 2 bis 4 und in § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden.

(2) Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter oder verantwortlichen Piloten des Zivilluftfahrzeuges einzubringen. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

(2a) Ist es aufgrund des geplanten Einsatzes der Zivilluftfahrzeuge nicht möglich, die für die Außenabflüge oder Außenlandungen vorgesehenen Flächen im Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen anzugeben, ist die Erteilung einer allgemeinen Bewilligung zulässig, wenn durch die Vorschreibung von Auflagen und Bedingungen sichergestellt werden kann, dass den Außenabflügen oder Außenlandungen keine öffentlichen Interessen entgegenstehen, oder an dem Einsatz ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht. Die übrigen Bestimmungen gemäß Abs. 2 bleiben unberührt.

(3) Außenabflüge und Außenlandungen von Militärluftfahrzeugen und Luftfahrzeugen im Dienste des Bundesministers bzw. der Bundesministerin für Inneres sind zulässig, wenn öffentliche Interessen, die das Interesse am Außenabflug beziehungsweise an der Außenlandung überwiegen, nicht entgegenstehen.

(4) Wenn es sich um die Benützung einer Landfläche handelt, ist die Außenlandung oder der Außenabflug gemäß Abs. 2 oder 3 außerdem nur zulässig, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.

(5) Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen über dicht besiedeltem Gebiet (Z 18 des Anhanges I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1, in der Fassung der Verordnung (EU) 2015/2338, ABl. Nr. L 330 vom 16.12.2015 S. 1) gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4.

(6) Die Bestimmungen des Abs. 1 bis 4 gelten sinngemäß auch für die Fortbewegung mit eigener Kraft von Luftfahrzeugen am Boden.

Nichtbewilligungspflichtige Außenlandungen und Außenabflüge

§ 10. (1) Die Bestimmungen des § 9 gelten nicht

1. für unvorhergesehene, aus Sicherheitsgründen erforderliche oder durch Mangel an Triebkraft oder Auftriebskraft erzwungene Außenlandungen (Sicherheitslandungen oder Notlandungen) und für der Eigenrettung dienende Fallschirmabsprünge,
2. für Landungen und Abflüge im Zuge von Rettungs- oder Katastropheneinsätzen, von Einsätzen des Entminungsdienstes sowie bei Unfalluntersuchungen gemäß § 137,
3. für Außenlandungen von Freiballonen,
4. für Außenabflüge und Außenlandungen von Hänge- oder Paragleitern,
5. für Außenlandungen von Fallschirmen außerhalb von dicht besiedeltem Gebiet sowie
6. für Außenabflüge von Freiballonen außerhalb von dicht besiedeltem Gebiet.

Die Außenlandungen und Außenabflüge gemäß den Z 4 bis 6 sind nur zulässig, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Im Falle einer Notlandung oder einer Sicherheitslandung (Abs. 1 Z 1) ist für den Außenabflug im Zivilluftverkehr eine Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich. Diese ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Außenabfluges gewährleistet ist.

(3) Im Bereiche der Zivilluftfahrt, ausgenommen Hänge- und Paragleiter sowie Segelflugzeuge, bei deren Außenlandung keine Schäden am Luftfahrzeug und/oder an der Landefläche entstanden sind, hat der verantwortliche Pilot (§ 125), bei seinem Ausfall dessen Stellvertreter, eine Außenlandung im Sinne des Abs. 1 Z 1 unverzüglich der nächsten Flugsicherungsstelle und dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu melden.

(4) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet, Personen, die eine Schädigung durch eine Außenlandung glaubhaft machen, Namen und Wohnsitz (Sitz) des Luftfahrzeughalters bekanntzugeben.

Absprünge mit Fallschirmen und Abflüge mit Hänge- oder Paragleitern

§ 10a. Zivile Fallschirmabsprünge dürfen nur aus Luftfahrzeugen aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden. Außer im Rahmen von gemäß § 126 genehmigten Luftfahrtveranstaltung dürfen Abflüge mit Hänge- oder Paragleitern nicht aus Luftfahrzeugen, von Brücken, Türmen, Gebäuden und dergleichen durchgeführt werden.

2. Teil
Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät und unbemannte Luftfahrzeuge

1. Abschnitt

Luftfahrzeuge

§ 11. (1) Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind. Für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge sind die Begriffsbestimmungen gemäß den §§ 24c, 24f und 24g anzuwenden.

(2) Österreichische Militärluftfahrzeuge sind bemannte oder unbemannte Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen oder im Dienste des Bundesheeres verwendet werden. Andere bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge, die im Militärdienst verwendet werden, sind ausländische Militärluftfahrzeuge. Alle übrigen Luftfahrzeuge sind Zivilluftfahrzeuge.

(3) Als im Fluge befindlich gilt:

a) ein Luftfahrzeug schwerer als Luft von dem Zeitpunkt an, in dem Kraft für die eigentliche Abflugsbewegung verwendet wird, bis zur Beendigung der eigentlichen Landungsbewegung,

b) ein Luftfahrzeug leichter als Luft vom Zeitpunkt der Loslösung von der Erdoberfläche bis zur Beendigung des neuerlichen Festmachens auf ihr.

Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge

§ 12. (1) Soweit in den §§ 7, 18, 20 und 132 nichts anderes bestimmt ist, darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch eine öffentliche Urkunde bestätigt worden ist, dass es

1. die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt,
2. für die jeweilige Verwendung lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, dass das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und
3. entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, oder entsprechend dem § 164 versichert ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter entfällt die Voraussetzung gemäß Abs. 1 Z 1.

(5) Militärluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, wenn und solange ihre Lufttüchtigkeit (§ 17) gegeben ist.

Halter eines Luftfahrzeuges

§ 13. Halter eines Zivilluftfahrzeuges ist, wer das Zivilluftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt.

§ 14. (aufgehoben durch Art II Z 4 BGBl I Nr 105/1999)

Staatszugehörigkeit

§ 15. (1) Zivilluftfahrzeuge, die in das Luftfahrzeugregister (§ 16) eingetragen sind, sowie alle Militärluftfahrzeuge des Bundesheeres besitzen die österreichische Staatszugehörigkeit. Sie haben ein österreichisches Kennzeichen und die Farben der Republik Österreich zu führen.

(2) Das Kennzeichen besteht aus einem Staatszugehörigkeits- und einem Eintragungszeichen. Das Eintragungszeichen ist einem Zivilluftfahrzeug von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zur Führung des Luftfahrzeugregisters zuständigen Behörde zuzuteilen, sobald die Erfordernisse für die Eintragung in das Luftfahrzeugregister erfüllt sind.

(3) Im Ausland registrierte Luftfahrzeuge sind spätestens zwölf Monate, nachdem sie erstmalig auf eigene Rechnung und Gefahr eines österreichischen Luftverkehrsunternehmensverwendet worden sind, in das Luftfahrzeugregister einzutragen.

(4) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde kann auf Antrag des Halters des Luftfahrzeuges die Frist gemäß Abs. 3 um längstens zwölf Monate verlängern, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(5) Das Datum der erstmaligen Verwendung bleibt auch bei einem Wechsel des Luftfahrzeughalters unverändert. Die in Abs. 3 und 4 genannten Fristen werden für den Zeitraum der Verwendung des Luftfahrzeuges durch einen Luftfahrzeughalter, der nicht der Aufsicht inländischer Luftfahrtbehörden unterliegt, gehemmt und laufen bei erneuter Verwendung des Luftfahrzeuges durch einen der inländischen Aufsicht unterliegenden Luftfahrzeughalter weiter.

(6) Unterliegen im Ausland registrierte Luftfahrzeuge auf Grund einer Vereinbarung gemäß § 24b der Aufsicht der Austro Control GmbH, sind die Abs. 3 bis 5 für die Geltungsdauer dieser Vereinbarung nicht anzuwenden.

Luftfahrzeugregister

§ 16. (1) Die Austro Control GmbH beziehungsweise eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde haben ein Verzeichnis der Zivilluftfahrzeuge (Luftfahrzeugregister) zu führen.

(2) Ein Zivilluftfahrzeug ist auf Antrag des Halters in das Luftfahrzeugregister einzutragen, wenn

1. der Halter
   a) die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates besitzt und, falls sein Wohnsitz nicht im Inland gelegen ist und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, oder
   b) eine juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft ist, die nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates gegründet worden ist und ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung innerhalb der Europäischen Union oder in einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat hat sowie, falls diese keinen zur Empfangnahme von Urkunden befugten Vertreter mit Wohnsitz im Inland hat und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. es in keinem anderen Staat registriert ist, und
3. vom Halter im Falle des innergemeinschaftlichen Erwerbs eines Luftfahrzeuges im Sinne des Art. 1 Abs. 8 des Umsatzsteuergesetzes 1994, BGBl. Nr. 663, eine Bestätigung des Finanzamtes gemäß Art. 27 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes 1994 vorgelegt wird.

(4) Die Einsichtnahme in das Luftfahrzeugregister steht jedermann frei.

(5) Für ein Zivilluftfahrzeug, das Gegenstand einer Einzelvereinbarung oder einer ausführenden Festlegung gemäß § 24b ist, gelten die Voraussetzungen gemäß Abs. 2 Z 1 nicht.

Lufttüchtigkeit

§ 17. Ein Luftfahrzeug ist lufttüchtig, wenn nach dem jeweiligen Stand der Technik auf Grund seiner Bauart und technischen Ausrüstung die Betriebssicherheit gewährleistet ist.

Voraussetzungen für die Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen im Fluge

§ 18. (1) Ausländisch registrierte Zivilluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, wenn

1. die von einem anderen Staat erfolgten Bestätigungen der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch Bescheid gemäß Abs. 2 anerkannt worden sind, oder
2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung oder auf Grund von unionsrechtlichen Bestimmungen als anerkannt gilt und die dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechenden Versicherungen aufrecht vorhanden sind oder
3. diese von einer Einzelvereinbarung oder ausführenden Festlegung gemäß § 24b umfasst sind, oder
4. es sich um
   a) ein historisches Luftfahrzeug im Sinne von Anhang I Z 1 lit. a (i) der Verordnung (EU) 2018/1139 mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis zu 5700 kg, das nicht von der Z 2 umfasst ist und für das vormals ein Lufttüchtigkeitszeugnis entsprechend Anhang 8 AIZ ausgestellt worden ist, oder
   b) ein Amateurbau-Luftfahrzeug im Sinne von Anhang I Z 1 lit. c der Verordnung (EU) 2018/1139 handelt, das entweder ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis oder eine Fluggenehmigung von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) innehat und die Lärmwerte den für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie geltenden österreichischen Bestimmungen entsprechen sowie nicht gewerblich sowie ausschließlich im Sichtflug bei Tag verwendet wird und sich nicht länger als 30 Tage pro Kalenderjahr im österreichischen Staatsgebiet befindet und die dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechenden Versicherungen aufrecht vorhanden sind.

(2) Ausländische Bestätigungen der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge sind auf Antrag des Halters oder der Halterin von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn

1. die Prüfung der ausländischen Urkunden ergeben hat, dass von einer dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entsprechenden Verwendung des jeweiligen Luftfahrzeuges unter Bedachtnahme auf insbesondere die Art und Gewicht des Luftfahrzeuges, die Herkunft der vorgelegten Urkunden sowie den Zweck und die Dauer der Verwendung im österreichischen Luftraum ausgegangen werden kann
2. der Antragsteller dem § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechende Versicherungen nachweist und
3. die Verwendung österreichischer Zivilluftfahrzeuge (§15) im Fluge in dem betreffenden anderen Staat unter vergleichbaren Voraussetzungen als zulässig anerkannt wird (Gegenseitigkeit). Das Erfordernis der Gegenseitigkeit gilt nicht, wenn der betreffende Staat Mitgliedstaat der Europäischen Union oder ein durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellter Staat ist.

(3) Die Anerkennung gemäß Abs. 2 ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Feststellung der mangelnden Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge und Widerruf der Anerkennungen

§ 19. (1) Werden die Voraussetzungen, die zur Ausstellung der Beurkundungen nach § 12 geführt haben, nicht mehr erfüllt, ist eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge nicht mehr zulässig. Wird der Mangel nicht innerhalb der von der Beurkundungsbehörde festgesetzten, einen Monat nicht unterschreitenden Frist behoben, hat die Austro Control GmbH oder die auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde mit Bescheid von Amts wegen festzustellen, dass das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf. Gleichzeitig ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden (§ 12) vorzuschreiben, außer der aktuelle Status der jeweiligen Urkunde kann über eine Datenbankabfrage (§ 145d) bei der für die Ausstellung der Urkunde zuständigen Behörde überprüft werden.

(2) Anerkennungen ausländischer Bestätigungen der zulässigen Verwendung im Fluge sind von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen gemäß § 18 Abs. 2 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Anerkennung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fortdauert oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

Fluggenehmigung für Zivilluftfahrzeuge

§ 20. (1) Zivilluftfahrzeuge, die nicht allen Voraussetzungen gemäß § 12 entsprechen, dürfen nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde im Fluge verwendet werden (Fluggenehmigung – Permit to Fly).

(2) Die gemäß Abs. 1 zuständige Behörde hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters eine Fluggenehmigung zu erteilen, wenn das Zivilluftfahrzeug verkehrssicher ist und der Luftfahrzeughalter eine dem § 164 BGBl. I - Ausgegeben am 27. Juli 2021 - Nr. 151 4 von 20 www.ris.bka.gv.at oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechende Versicherungsdeckung nachgewiesen hat. Insoweit die Verkehrssicherheit es erfordert, ist die Fluggenehmigung befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen oder andere die zulässige Ausübung der Fluggenehmigung betreffenden Verpflichtungen verstoßen worden ist. Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann mit Verordnung unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt die näheren Voraussetzungen für die Erteilung der Fluggenehmigung, wie insbesondere die zulässigen Flugzwecke und Bedingungen für die Durchführung der Flüge, festlegen.

(3) Eine Fluggenehmigung gemäß Abs. 1 ist nicht erforderlich, wenn für das Zivilluftfahrzeug eine Fluggenehmigung gemäß Anhang I (Teil 21) Abschnitt P der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, ABl. Nr. L 224 vom 21.08.2012 S. 1, in der jeweils geltenden Fassung, erteilt worden ist.

(4) Ein Zivilluftfahrzeug mit einer Fluggenehmigung gemäß Abs. 1 oder Abs. 3 darf nur verwendet werden, wenn eine gemäß § 164 oder der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 entsprechende Versicherungsdeckung aufrecht vorhanden ist und die genehmigten Flugzwecke und Flugbedingungen sowie vorgeschriebenen Auflagen eingehalten werden. Bei Flügen zur Erprobung oder Prüfung des Zivilluftfahrzeuges ist darauf zu achten, dass die anderen Teilnehmer am Luftverkehr sowie Personen und Sachen auf der Erde nicht gefährdet werden.“

2. Abschnitt

Luftfahrtgerät

§ 22. (1) Luftfahrtgerät ist

1. ein Bau- oder Bestandteil, der Teil eines Luftfahrzeuges ist oder zum Betrieb eines Luftfahrzeuges bestimmt ist, oder
2. ein Gerät, das selbständig im Fluge verwendet werden kann, ohne Luftfahrzeug (§ 11) oder unbemanntes Luftfahrzeug zu sein (z.B. Fesselballone), oder am Boden für den unmittelbaren Flugbetrieb oder für die Simulation eines Luftfahrzeuges verwendet werden kann (z.B. Startwinde und Flugsimulatoren).

(2) Militärisches Luftfahrtgerät ist Luftfahrtgerät, das ausschließlich der Landesverteidigung dient. Alles übrige Luftfahrtgerät ist ziviles Luftfahrtgerät.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

3. Teil

Luftfahrtpersonal

1. Abschnitt
Ziviles Luftfahrtpersonal

Begriffsbestimmung

§ 25. Zum zivilen Luftfahrtpersonal gehören alle in der Zivilluftfahrt tätigen Personen, deren Tätigkeit für die Sicherheit der Luftfahrt von Bedeutung ist und flugtechnische oder flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzt.

Zivilluftfahrt-Personalausweis

§ 26. Zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist eine Erlaubnis der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde oder der gemäß § 57a zuständigen Behörde erforderlich. Diese Erlaubnis ist durch schriftlichen Bescheid zu erteilen (Zivilluftfahrt- Personalausweis). Der Zivilluftfahrt-Personalausweis ist bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeiten mitzuführen.

Zivilluftfahrer

§ 27. Zivilluftfahrer ist, wer gemäß § 26 die Erlaubnis besitzt, ein Zivilluftfahrzeug oder im Bereich der Zivilluftfahrt einen nicht nur für die Eigenrettung bestimmten Fallschirm im Fluge zu führen oder technisch zu bedienen.

Sonstiges ziviles Luftfahrtpersonal

§ 28. (1) Alle nicht unter § 27 fallenden in der Zivilluftfahrt tätigen Personen im Sinne des § 25 bilden das sonstige zivile Luftfahrtpersonal.

Arten und Gültigkeitsdauer der Zivilluftfahrerscheine

§ 29. (1) Der zur Betätigung als Zivilluftfahrer erforderliche Zivilluftfahrt-Personalausweis ist der Zivilluftfahrerschein.

Voraussetzungen für die Erteilung eines Zivilluftfahrerscheines

§ 30. (1) Ein Zivilluftfahrerschein ist zu erteilen, wenn der Bewerber

a) das erforderliche Mindestalter erreicht hat (§ 31),
b) verläßlich ist (§ 32),
c) körperlich und geistig tauglich ist (§ 33) und
d) fachlich befähigt ist (§ 36).

(2) Weist der Bewerber nach, dass er Inhaber eines Militärluftfahrerscheines ist, der zur Ausübung derselben Tätigkeiten wie der angestrebte Zivilluftfahrerschein berechtigt, so hat die Austro Control GmbH den Zivilluftfahrerschein ohne weiteres Ermittlungsverfahren zu erteilen, wenn der Bundesminister für Landesverteidigung dagegen keinen Einwand erhebt und die Erlangung des Militärluftfahrerscheines mindestens an die gleichen Voraussetzungen geknüpft ist wie die Erlangung des angestrebten Zivilluftfahrerscheines.

Mindestalter

§ 31. (1) Das Mindestalter für die Erlangung eines Zivilluftfahrerscheines beträgt mindestens 15 und höchstens 21 Jahre.

(2) Nicht eigenberechtigten Personen ist ein Zivilluftfahrerschein nur zu erteilen, wenn sie das Einverständnis ihres gesetzlichen Vertreters zur Einbringung des Antrages auf Erteilung des Zivilluftfahrerscheines nachgewiesen haben.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Verläßlichkeit

§ 32. Ein Bewerber um einen Zivilluftfahrerschein ist dann als verläßlich anzusehen (§ 30 Abs. 1 lit. b), wenn auf Grund seines bisherigen Verhaltens anzunehmen ist, dass er den aus diesem Bundesgesetz sich ergebenden Verpflichtungen nachkommen wird.

Tauglichkeit

§ 33. (1) Die körperliche und geistige Tauglichkeit (§ 30 Abs. 1 lit. c) ist, sofern in einer Verordnung gemäß Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, durch ein von einer flugmedizinischen Stelle (§ 34) oder der Aufsichtsbehörde (§ 34 Abs. 3) ausgestelltes flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis nachzuweisen. Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis ist bei der Ausübung der in § 27 angeführten Tätigkeiten mitzuführen.

(4) Die Aufsichtsbehörde (§ 34 Abs. 3) ist berechtigt, Gesundheitsdaten, welche sie durch gemäß § 34 Abs. 4 übermittelte Berichte flugmedizinischer Stellen oder durch eigene Ermittlungen erhält, zu verarbeiten, um Kenntnis darüber zu erlangen, ob

1. bei Inhabern von Zivilluftfahrt-Personalausweisen (§ 25) die gegebenenfalls erforderliche Tauglichkeit vorliegt und
2. flugmedizinische Stellen (§ 34) ihren bei der Ausübung ihrer Befugnisse einzuhaltenden Verpflichtungen nachkommen.

(5) Jeder Inhaber einer in § 26 vorgesehenen österreichischen Erlaubnis oder gemäß § 40 anerkannten beziehungsweise gemäß § 132a gleichgestellten ausländischen Erlaubnis ist im Falle von Zweifeln am Vorliegen seiner körperlichen und geistigen Tauglichkeit verpflichtet, die Ausübung seiner Berechtigung zu unterlassen.

Flugmedizinische Stellen

§ 34. (1) Der Ausstellung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses hat eine Untersuchung bei einer flugmedizinischen Stelle vorauszugehen. Als flugmedizinische Stellen gelten dabei gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L311 vom 25.11.2011, S. 1, anerkannte flugmedizinische Sachverständige und gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zertifizierte flugmedizinische Zentren.

(3) Flugmedizinische Stellen unterliegen der Aufsicht der Behörde, die gemäß § 57a zur Erteilung der jeweiligen Anerkennung oder Zertifizierung zuständig ist (Aufsichtsbehörde). Die Bestimmung des § 141 Abs. 2 und 3 ist sinngemäß anzuwenden.

(4) Die flugmedizinische Stelle ist verpflichtet, über jede durchgeführte Untersuchung einen schriftlichen Bericht an die Aufsichtsbehörde (Abs. 3) zu übermitteln.

Verweigerung eines Tauglichkeitszeugnisses, eingeschränkte Tauglichkeit

§ 35. (1) Stellt die flugmedizinische Stelle fest, dass bei einem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis die erforderliche Tauglichkeit nicht gegeben ist oder ist die flugmedizinische Stelle auf Grund einer Verordnung gemäß § 34 Abs. 2 Z 1 zur Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses nicht befugt, ist dies dem Bewerber sowie der Aufsichtsbehörde (§ 34 Abs. 3) unverzüglich mitzuteilen. Eine neuerliche Beurteilung der erforderlichen Tauglichkeit durch eine flugmedizinische Stelle ist diesfalls nicht mehr zulässig.

(2) Der Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis kann binnen vier Wochen nach dem Erhalt einer Mitteilung gemäß Abs. 1 bei der Aufsichtsbehörde (§ 34 Abs. 3) die Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses beantragen. Die Aufsichtsbehörde (§ 34 Abs. 3) hat in diesem Fall die Tauglichkeit des Bewerbers zu beurteilen und das Tauglichkeitszeugnis gegebenenfalls mit den zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Einschränkungen auszustellen. Im Falle der Feststellung der Untauglichkeit ist der Antrag mit Bescheid abzuweisen.

Fachliche Befähigung, Zivilluftfahrerprüfung

§ 36. (1) Die für die Erteilung eines Zivilluftfahrerscheines erforderliche fachliche Befähigung (§ 30 Abs. 1 lit. a) ist nach der entsprechenden Ausbildung bei einer Zivilluftfahrerschule (§ 44) durch die Ablegung einer Prüfung

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

nachzuweisen, die aus einem theoretischen und einem praktischen Teil zu bestehen hat (theoretische und praktische Zivilluftfahrerprüfung).

(3) Über die fachliche Befähigung zum Segelflieger, zum Fallschirmspringer, zum Piloten von Hänge- und Paragleitern sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern ist von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde ein schriftliches Gutachten zweier Zivilfluglehrer, welches auf Grund einer theoretischen und praktischen Prüfung des Bewerbers zu erstellen ist, einzuholen.

Anerkennung ausländischer Erlaubnisse

§ 40. (1) Ausländische Erlaubnisse berechtigen zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten in Österreich, wenn

1. die ausländische Erlaubnis von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder
2. die ausländische Erlaubnis auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt.

(2) Ausländische Zivilluftfahrerscheine sind von der Austro Control GmbH oder der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde auf Antrag durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen wenn,

1. im anderen Staat die Vorschriften über den Erwerb einer Erlaubnis mindestens die gleichen Anforderungen an Alter, Verlässlichkeit, Tauglichkeit und Befähigung stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften (Gleichwertigkeit) und
2. die entsprechende österreichische Erlaubnis in dem anderen Staat anerkannt wird (Gegenseitigkeit). Das Erfordernis der Gegenseitigkeit gilt nicht, wenn der betreffende Staat Mitgliedstaat der Europäischen Union oder ein durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellter Staat ist.

Flugbuch

§ 42. Jeder Zivilluftfahrer und jeder Flugschüler hat zum Nachweis seiner Betätigung als Zivilluftfahrer beziehungsweise als Flugschüler ein Flugbuch zu führen. Dieses ist in seinen für den Nachweis der für die Erlangung und Verlängerung von Zivilluftfahrerscheinen oder damit verbundenen Berechtigungen erforderlichen fliegerischen Betätigung wesentlichen Teilen bei der Ausübung der in § 27 angeführten Tätigkeiten mitzuführen oder im Falle eines in elektronischer Form geführten Flugbuches der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde ohne ungebührliche Verzögerung vorzulegen.

Widerruf und Untersagung

§ 43. (1) Die Erlaubnis zur Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung der Erlaubnis geführt haben, nicht mehr gegeben ist oder zum Zeitpunkt der Erteilung nicht gegeben war und der Mangel noch fortdauert.

(2) Stellt die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde fest, dass eine der Voraussetzungen, die zur Erteilung einer gemäß § 40 anerkannten ausländischen Erlaubnis geführt haben, nicht mehr vorliegt oder zum Zeitpunkt der Erteilung nicht gegeben war und der Mangel noch fortdauert, ist diese verpflichtet, der ausländischen Behörde, welche die Erlaubnis ausgestellt hat, diese Feststellungen mitzuteilen. Gegebenenfalls ist eine Untersagung gemäß Abs. 3 auszusprechen.

(3) Die Ausübung der in § 25 angeführten Tätigkeiten ist zu untersagen, wenn und solange dies erforderlich ist, um die betreffende Person von der Begehung einer nach diesem Bundesgesetz strafbaren Handlung oder Unterlassung abzuhalten.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

4. Teil

Flugplätze

1. Abschnitt
Gemeinsame Bestimmungen

Flugplätze

§ 58. (1) Flugplätze sind Land- und Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen sowie den dazugehörenden Flug- und Flugplatzbetrieb samt Bodeneinrichtungen und Flugsicherungsanlagen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze). Die Bestimmung einer Land- oder Wasserfläche als Flugplatz erfolgt mit der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung (§ 68), wobei sich die Größe der Fläche an den Erfordernissen des jeweiligen Betriebsumfanges zu richten hat, oder durch die Errichtung als Militärflugplatz gemäß § 82.

(2) § 128 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 215/1959 bleibt von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes unberührt.

(3) Land- oder Wasserflächen dürfen für ständige Abflüge und Landungen von Luftfahrzeugen nur benützt werden, wenn von der zuständigen Behörde eine Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 *und eine Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 73 erteilt worden ist oder eine entsprechende Errichtung eines Militärflugplatzes erfolgt ist*.

2. Abschnitt
Zivilflugplätze

Öffentliche und Privatflugplätze

§ 63. Öffentlicher Flugplatz ist ein Zivilflugplatz, für den Betriebspflicht besteht (§ 75 Abs. 5) und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann. Alle übrigen Zivilflugplätze sind Privatflugplätze.

Flughäfen

§ 64. Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügt.

Flugfelder

§ 65. (1) Flugfeld ist ein Zivilflugplatz, der nicht Flughafen ist.

(2) Segelflugfeld ist ein für den Segelflugbetrieb bestimmtes Flugfeld. Motorflugfeld ist ein für den Motorflugbetrieb bestimmtes Flugfeld.

5. Teil

Luftfahrthindernisse

Begriffsbestimmung

§ 85. (1) Innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) sind Luftfahrthindernisse

1. Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bäume, Sträucher, verspannte Seile und Drähte, Kräne, Antennen und dergleichen sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen und
2. Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen.

Ein in der Z 1 genanntes Objekt gilt als innerhalb der Sicherheitszone gelegen, wenn es die in der Sicherheitszonen-Verordnung (§ 87) bezeichneten Flächen durchragt.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Außerhalb von Sicherheitszonen sind Luftfahrthindernisse die in Abs. 1 Z 1 bezeichneten Objekte, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche

1. 100 m beträgt oder übersteigt oder
2. 30 m übersteigt und sich das Objekt auf einer natürlichen oder künstlichen Bodenerhebung befindet, die mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft herausragt; in einem Umkreis von 10 km um den Flugplatzbezugspunkt (§ 88 Abs. 2) gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flugplatzbezugspunktes.

(3) Seil- oder Drahtverspannungen sind weiters außerhalb von Sicherheitszonen Luftfahrthindernisse, wenn die Höhe dieser Anlagen die Erdoberfläche und die sie umgebenden natürlichen oder künstlichen Hindernisse um mindestens 10 m überragt und es sich um Anlagen handelt, die

1. eine Bundesstraße gemäß Verzeichnis 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, überqueren oder
2. sich in jenen Gebieten befinden, deren besondere Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine Gefährdung darstellen kann.

(4) Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat durch Verordnung die in Abs. 3 Z 2 umschriebenen Gebiete festzulegen.

Sicherheitszonen

§ 86. (1) Die Sicherheitszone ist der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen ein Luftfahrthindernis gemäß § 85 Abs. 1 nur mit Bewilligung der gemäß § 93 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden darf (Ausnahmebewilligung). Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt.

(2) Für Flughäfen und Militärflugplätze sowie für Flugfelder mit Instrumentenflugbetrieb ist eine Sicherheitszone auf jeden Fall, für sonstige Flugfelder jedoch nur dann festzulegen, wenn an der Festlegung derselben ein öffentliches Interesse besteht und andere öffentliche Interessen, die allenfalls einer solchen Festlegung entgegenstehen, nicht überwiegen.

Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen

§ 91. Ein Luftfahrthindernis außerhalb von Sicherheitszonen (§ 85 Abs. 2 und 3) darf, unbeschadet der Bestimmung des § 91a, nur mit Bewilligung der gemäß § 93 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden (Ausnahmebewilligung). Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt.

Anzeigepflichten

§ 91a. (1) Die Errichtung, Abänderung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des § 85 Abs. 3 ist der zuständigen Luftfahrtbehörde (§ 93 Abs. 2) anzuzeigen.

(2) Diese Anzeige ist mindestens zwei Monate vor der geplanten Errichtung des Luftfahrthindernisses schriftlich unter Vorlage einer Beschreibung von Art und Beschaffenheit des Projektes einzubringen.

(3) Der Einschreiter ist verpflichtet, über schriftliche Aufforderung binnen vier Wochen weitere Unterlagen vorzulegen, die zur Beurteilung des Vorhabens erforderlich sind. Wird der Aufforderung nicht fristgerecht entsprochen, ist die Durchführung des Vorhabens zu untersagen.

(4) Gelangt die Luftfahrtbehörde zur Auffassung, dass das Vorhaben einer Ausnahmebewilligung gemäß § 91 bedarf, muß sie dem Einschreiter mitteilen,

1. dass die Errichtungsanzeige als Antrag auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung gemäß § 91 behandelt wird,
2. dass vor Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmebewilligung nicht mit der Ausführung des Vorhabens begonnen werden darf und
3. welche Unterlagen der Einschreiter noch nachzureichen hat. Diese Mitteilung muß innerhalb von vier Wochen nach Einlangen der Errichtungsanzeige, im Falle einer Aufforderung gemäß Abs. 3 innerhalb von vier Wochen ab Vorlage aller Unterlagen erfolgen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(5) Wird die Luftfahrtbehörde innerhalb der in Abs. 4 genannten Frist nicht tätig, dann darf der Einschreiter das Vorhaben ausführen.

(6) Die Errichtung bzw. Erweiterung einer gemäß Abs. 1 angezeigten Anlage sowie deren Beseitigung ist unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen.

(7) Für die befristete Errichtung von Seil- und Drahtverspannungen für land- und forstwirtschaftliche Bringungsanlagen im Katastrophenfall sind die Abs. 2 bis 5 nicht anzuwenden.

(8) Ergibt sich nachträglich, dass ein gemäß Abs. 5 errichtetes, geändertes oder erweitertes Luftfahrthindernis die Sicherheit der Luftfahrt gefährdet, hat die zuständige Behörde mit Bescheid die zur Hintanhaltung dieser Gefährdung geeigneten Kennzeichnungsmaßnahmen vorzuschreiben. Die Behörde hat dabei die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglichster Schonung erworbener Rechte vorzugehen.

Bestehende Objekte

§ 91b. (1) Für Objekte, die zum Zeitpunkt des jeweiligen Inkrafttretens des § 85 oder einer Verordnung gemäß § 85 Abs. 4 bereits bestehen und erstmals als Luftfahrthindernis gelten, ist vom Eigentümer binnen zwölf Monaten nach dem jeweiligen Inkrafttretensdatum ein Antrag gemäß § 92 zu stellen bzw. eine Anzeige gemäß § 91a zu erstatten. Wird dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, ist § 96 Abs. 1 anzuwenden.

(2) Die zuständige Behörde hat bei bestehenden Luftfahrthindernissen gemäß Abs. 1 in einem Verfahren gemäß § 92 lediglich zu prüfen, ob unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt eine Kennzeichnung des Objektes erforderlich ist, und diese Kennzeichnung mit Bescheid vorzuschreiben. § 95 Abs. 1 und § 96a sind anzuwenden.

Ausnahmebewilligungen

§ 92. (1) Im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung (§ 86 und § 91) sind die Lage, die Art und Beschaffenheit sowie der Zweck des Luftfahrthindernisses anzugeben.

(2) Eine Ausnahmebewilligung ist mit Bescheid zu erteilen, wenn durch die Errichtung, Abänderung oder Erweiterung des Luftfahrthindernisses die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird. Sie ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zum Schutze der Allgemeinheit erforderlich ist, wobei insbesondere die Art und Weise der allenfalls erforderlichen Kennzeichnung des Luftfahrthindernisses (§ 95) festzulegen ist

(3) Die Ausnahmebewilligung erlischt, wenn mit der Errichtung, der Abänderung oder der Erweiterung des Luftfahrthindernisses nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Ausnahmebewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb des Luftfahrthindernisses nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung, der Abänderung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Ausnahmebewilligung widerrufen und dem Eigentümer die Entfernung des Luftfahrthindernisses auf seine Kosten anordnen. Der Betreiber des Luftfahrthindernisses hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

Anlagen mit optischer oder elektromagnetischer Störwirkung

§ 94. (1) Ortsfeste und mobile Anlagen mit optischer oder elektromagnetischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Beeinträchtigung von Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnten, dürfen nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert, erweitert und betrieben werden. Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit der Luftfahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen

§ 95. (1) Ist in der Ausnahmebewilligung gemäß § 92 Abs. 2 eine Kennzeichnung des Luftfahrthindernisses festgelegt worden, ist der Eigentümer des Luftfahrthindernisses verpflichtet, diese Kennzeichnung auf seine Kosten

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

durchzuführen und für die laufende Instandhaltung der Kennzeichnung zu sorgen. Dies gilt auch für Luftfahrthindernisse, die vor dem 1. Juli 1994 errichtet worden sind, sowie für Luftfahrthindernisse, die vor dem 1. Jänner 1958 errichtet worden sind und für die mit Bescheid von Amts wegen Kennzeichnungsmaßnahmen vorgeschrieben worden sind. Ein diesbezüglich allfällig entgegenstehender Bescheidspruch ist nicht mehr anzuwenden.

Meldung von Luftfahrthindernissen

§ 95a. (1) Der Eigentümer eines gemäß § 92 genehmigten Luftfahrthindernisses hat der gemäß § 93 zuständigen Behörde den Baubeginn sowie die Fertigstellung des Objektes zu melden. Im Falle von befristet errichteten Luftfahrthindernissen kann diese Meldung auch vom Errichter des Objektes erstattet werden. Die Meldung hat genaue Angaben über die Lage und die Beschaffenheit des Luftfahrthindernisses zu enthalten. Bei der Meldung der Fertigstellung eines gemäß § 85 Abs. 1 oder Abs. 2 Z 1 genehmigten Luftfahrthindernisses sind die aus der Vermessung ermittelten grundlegenden Daten sowie Genauigkeiten der Position und Höhenwerte anzugeben. Für die Richtigkeit dieser Angaben ist der Meldungsleger verantwortlich.

(3) Der Eigentümer eines nicht nur befristet errichteten Luftfahrthindernisses gemäß § 85 Abs. 2 und 3 ist verpflichtet, die von ihm veranlasste Beseitigung des Luftfahrthindernisses dem örtlich zuständigen Landeshauptmann unverzüglich zu melden.

(4) Der Eigentümer eines Luftfahrthindernisses hat, unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen, Ausfälle oder Störungen der Kennzeichnung des Luftfahrthindernisses (§ 92 Abs. 2) sowie die erfolgte Behebung der Ausfälle oder Störungen unverzüglich der Austro Control GmbH für Zwecke des Flugberatungsdienstes sowie der für die Erteilung der Ausnahmebewilligung zuständigen Behörde (§ 93) anzuzeigen. Die Austro Control GmbH hat diese Informationen in luftfahrtüblicher Weise zu verlautbaren.

(5) Im Falle eines Wechsels des Eigentümers eines Luftfahrthindernisses hat der neue Eigentümer der für die Erteilung der Ausnahmebewilligung zuständigen Behörde (§ 93) unverzüglich seinen Namen und Anschrift mitzuteilen.

Beseitigungspflicht

§ 96. (1) Die zur Erteilung einer Ausnahmebewilligung gemäß § 93 beziehungsweise die zur Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 94 oder 122 zuständige Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt und auf den Schutz der Allgemeinheit zu bestimmen, ob, inwieweit und innerhalb welcher Frist Luftfahrthindernisse bzw. deren Kennzeichnungen oder die in den §§ 94 oder 122 bezeichneten Anlagen, die entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder entgegen den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Bescheiden bestehen, errichtet, angepflanzt, abgeändert oder erweitert wurden bzw. betrieben werden, von den Eigentümern auf ihre Kosten zu beseitigen, abzuändern oder zu kennzeichnen sind. Bei Gefahr im Verzug hat die zuständige Behörde die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Maßnahmen unmittelbar anzuordnen und gegen Ersatz der Kosten durch den Eigentümer nötigenfalls unverzüglich durchführen zu lassen.

(1a) Über die Pflicht zur Leistung des Kostenersatzes gemäß Abs. 1 entscheidet die gemäß Abs. 1 zuständige Behörde. In der Entscheidung ist auszusprechen, in welcher Höhe und innerhalb welcher Frist der Kostenersatz zu leisten ist. Gegen diese Entscheidung ist eine Beschwerde an das Verwaltungsgericht nicht zulässig. Die Entscheidung tritt außer Kraft, soweit vor Ablauf von zwei Monaten auf Antrag des Eigentümers eine gerichtliche Entscheidung im Verfahren außer Streitsachen beantragt wird.

Zusätzliche Auflagen

§ 96a. (1) Ergibt sich nach Erteilung einer Bewilligung gemäß § 92, § 94 oder § 122, dass das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bei Einhaltung der in den Bewilligungsbescheiden vorgeschriebenen Auflagen nicht hinreichend geschützt ist, so hat die gemäß § 93 oder § 94 Abs. 2 oder § 122 zuständige Behörde die zur Erreichung dieses Schutzes erforderlichen anderen oder zusätzlichen Auflagen, die dem auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Entwicklungsstand im Bereich der Technik entsprechen, vorzuschreiben. Bei Vorschreibung dieser Auflagen hat die Behörde die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglichster Schonung erworbener Rechte vorzugehen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Im Falle von vor dem 1. Jänner 1958 errichteten Luftfahrthindernissen, für die von Amts wegen gemäß der vor dem 1. Juli 1994 geltenden Rechtslage mit Bescheid die Duldung von Kennzeichnungsmaßnahmen vorgeschrieben wurde oder vorzuschreiben gewesen wäre, sind erstmalige, andere oder zusätzliche Kennzeichnungsmaßnahmen vorzuschreiben, soweit dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Bei Vorschreibung dieser Kennzeichnungsmaßnahmen ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand im Bereich der Technik sowie die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglichster Schonung erworbener Rechte vorzugehen. Zuständig für die Vorschreibung dieser Maßnahmen ist jene Behörde, die bei einer Neuerrichtung der Anlage gemäß § 93 für die Erteilung der Ausnahmebewilligung zuständig wäre.

(3) Die Bestimmung des § 95 ist für den Fall der Vorschreibung von Kennzeichnungs-maßnahmen gemäß Abs. 1 und 2 anzuwenden.

(4) Ergibt sich im Falle der Festlegung von Kennzeichnungsmaßnahmen gemäß § 95 Abs. 2, dass das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt trotz Einhaltung der vorgeschriebenen Kennzeichnungsmaßnahmen nicht hinreichend geschützt ist, sind die Bestimmungen gemäß Abs. 1 sinngemäß anzuwenden.

Zentrales Luftfahrthindernisregister

§ 96b. (1) Die Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 1 und 2 sind in einem digitalen Zentralen Luftfahrthindernisregister aufzunehmen. Ebenso sind jene Objekte, die sich innerhalb der Flächen in der Umgebung von Flughäfen gemäß § 96c befinden, in dieses Register aufzunehmen.

Luftfahrtkarten

§ 96d. (1) Die Austro Control GmbH hat zumindest folgende Luftfahrtkarten zu erstellen und zu veröffentlichen:
1. Luftfahrtkarte - ICAO 1:500 000,
2. Streckenkarte - ICAO,
3. Karte für Radarmindestflughöhen – ICAO sowie
4. Übersichtskarten (insbesondere zur Luftraumstruktur, zu Luftraumbeschränkungen, zu temporären zivilen Luftraumreservierungen, zu militärisch reservierten Bereichen, zu den IFR Enroute Minima und zum Free Route Airspace (FRA)).

(2) Die Austro Control GmbH hat für die dem Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 unterliegenden Flugplätze folgende flugplatzbezogene Luftfahrtkarten zu erstellen und zu veröffentlichen, soweit die Gegebenheiten auf den jeweiligen Flugplätzen dies erfordern:
1. Flugplatz-Karte - ICAO,
2. Luftfahrzeug-Abstell-/Andockkarte - ICAO,
3. Flugplatz-Bodenbewegungskarte – ICAO,
4. Flugplatz-Hinderniskarte – ICAO Typ A (außer im Falle des Vorliegens einer Karte gemäß Z 5) und optional Flugplatzhinderniskarte – ICAO Typ B,
5. Flugplatz-Gelände- und Hinderniskarte (elektronisch),
6. Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO,
7. Instrumentenanflug-Karte - ICAO,
8. Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug – ICAO,
9. Standard-Instrumentenanflug-Karte (STAR) - ICAO,
10. Standard-Instrumentenabflug-Karte (SID) - ICAO,
11. Sichtanflug-Karte - ICAO sowie
12. Sichtflugkarte.

(3) Zur Erstellung der Luftfahrtkarten gemäß Abs. 1 und Abs. 2 hat die Austro Control GmbH die im Zentralen Luftfahrthindernisregister enthaltenen Angaben heranzuziehen, soweit dies erforderlich ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

8. Teil

Sicherung der Luftfahrt, Betrieb von Zivilluftfahrzeugen und Besondere Sicherheitsmaßnahmen

1. Abschnitt

Flugsicherung

Begriffsbestimmungen

§ 119. (1) Die Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs.

(2) Die Flugsicherung umfasst:

1. die Flugsicherungsdienste und zwar die
   a) Flugverkehrsdienste (Flugverkehrskontrolldienste, Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst),
   b) Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste,
   c) Flugwetterdienste und
   d) Flugberatungsdienste (Luftfahrtinformationsdienste),
2. das Luftraummanagement,
3 die Verkehrsflussregelung und
4. die Festlegung von Flugverfahren und die Erlassung sonstiger, der Erfüllung der Flugsicherungsaufgaben dienenden allgemeinen Anordnungen (§ 120a).

(3) Für die in diesem Abschnitt verwendeten Begriffe gelten die Begriffsbestimmungen des Art. 2 der Verordnung (EU) 2024/2803 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Neufassung), ABl. Nr. L 2024/2803 vom 11.11.2024.

Wahrnehmung der Flugsicherung

§ 120. (1) Soweit in oder auf Grund von völkerrechtlichen Vereinbarungen, in unionsrechtlichen Regelungen oder in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, obliegt die Wahrnehmung der Flugsicherung als hoheitliche Aufgabe des Bundes der Austro Control GmbH. Die Austro Control GmbH ist zur Durchführung der Flugverkehrsdienste gemäß § 119 Abs. 2 Z 1 lit. a und der Flugwetterdienste gemäß § 119 Abs. 2 Z 1 lit. c auf ausschließlicher Grundlage im Sinne des Art. 10 der Verordnung (EU) 2024/2803, benannt.

(4) Die Flugsicherungsorganisationen haben für die Zwecke der Flugsicherung Außenstellen zu errichten, soweit dies zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs erforderlich ist (Flugsicherungsstellen).

(5) Die Flugsicherungsorganisationen haben die zur ordnungsgemäßen und sicheren Erfüllung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben erforderlichen und dem internationalen Standard entsprechenden Flugsicherungseinrichtungen vorzuhalten sowie im betriebssicheren Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben.

(6) Soweit für die Durchführung von Flugsicherungsdiensten eine Fluglotsenlizenz gemäß der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 erforderlich ist, haben die Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen, dass das von ihnen eingesetzte Personal eine von einem Mitgliedstaat erteilte und gemäß Art. 9 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 rechtsgültige Fluglotsenlizenz innehat.

(7) Die Austro Control GmbH ist die zuständige Behörde für die Gestaltung der Luftraumstrukturen gemäß Art. 3 Abs. 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373.

„Festlegung von Flugverfahren (Flugrouten) und allgemeine Flugsicherungsanordnungen

§ 120a. (1) Die Austro Control GmbH hat die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug (Flugrouten) mit Verordnung festzulegen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Außer in Fällen von geringfügigen oder temporären, sechs Monate nicht überschreitenden Änderungen schon bestehender Flugrouten oder in Fällen von Gefahr im Verzug ist der Entwurf der Verordnung über Instrumentenan- und -abflugverfahren bei Flughäfen samt den dazugehörenden Informationen und Erläuterungen der Gründe für die Einführung der geplanten Verordnung sowie eines Berichts über die voraussichtlichen Umwelt- und Lärmauswirkungen im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH kundzumachen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass jedermann berechtigt ist, innerhalb einer von der Austro Control GmbH festzulegenden, sechs Wochen nicht unterschreitenden Frist eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

(3) Die Austro Control GmbH hat eine begründete Äußerung zu den eingebrachten Stellungnahmen im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH zu veröffentlichen.

(4) Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, jährlich einen Bericht über die tatsächliche zahlenmäßige Nutzung der Instrumentenan- und -abflugverfahren an Flughäfen im vorangegangenen Kalenderjahr und die dabei jeweils zum Einsatz gekommenen An- und Abflugverfahren zu erstellen und diesen Bericht bis spätestens 30. Juni des Jahres im Internet unter der Adresse der Austro Control GmbH sowie des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu veröffentlichen.

(5) Die Austro Control GmbH und die gemäß § 120 Abs. 2 betrauten Flugsicherungsorganisationen können im Rahmen der Wahrnehmung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen allgemeinen Anordnungen treffen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

(6) Die Regelungen gemäß Abs. 1 und 5 sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.“

Haftung und Versicherung

§ 120b. (1) Hat der Bund dem Geschädigten gemäß den Bestimmungen des Amtshaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 20/1949, den Schaden ersetzt, hat jene Flugsicherungsorganisation, deren Organ den Schaden rechtswidrig und schuldhaft verursacht hat, dem Bund diese Leistung im vollen Umfang zu ersetzen. Nimmt eine Flugsicherungsorganisation die Dienste einer anderen Flugsicherungsorganisation in Anspruch (§ 120 Abs. 3), so gelten deren Organe für Zwecke dieses Rückersatzes auch als Organe der erstgenannten Flugsicherungsorganisation.

(2) Der Rückersatzanspruch gegen das Organ gemäß § 3 des Amtshaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 20/1949, bleibt unberührt. Soweit die Flugsicherungsorganisation gemäß Abs. 1 Leistungen an den Bund erbracht hat, geht der Anspruch des Bundes gegen das Organ auf Rückersatz auf die Flugsicherungsorganisation über.

(3) § 10 des Bundesgesetzes über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung, BGBl. Nr. 898/1993 bleibt von Abs. 1 erster Satz und Abs. 2 unberührt.

(4) Die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373, in der jeweils geltenden Fassung, erforderliche Haftungs- und Versicherungsdeckung hat auch die Absicherung des Rückersatzanspruches des Bundes gegen die Flugsicherungsorganisation sowie gegen deren Organe zu umfassen.

Bereich der Flugsicherung

§ 121. (1) Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener militärisch genutzten Bereiche, die vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden

Internationale Abkommen

§ 121a. Im Interesse der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs kann in Abkommen

1. festgelegt werden, dass die Republik Österreich Flugverkehrsdienste durch die gemäß § 120 Abs. 1 benannten Flugsicherungsorganisationen auch außerhalb des Bundesgebietes durchzuführen hat, oder dass Flugverkehrsdienste innerhalb des Bundesgebietes von anderen Staaten mit Flugsicherungsorganisationen, die gemäß den unionsrechtlichen Bestimmungen zertifiziert sind, durchzuführen sind,
2. eine gemäß Art. 6 der Verordnung (EU) 2024/2803 erforderliche Vereinbarung über die Aufsicht über die Flugsicherungsorganisationen getroffen werden,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

3. die Übernahme von Aufgaben gemäß § 119 Abs. 1 Z 2 bis 4 oder von sonstigen Aufgaben der Luftraumorganisation für Lufträume außerhalb des Bundesgebietes durch die Republik Österreich, die Übertragung solcher Aufgaben für Lufträume im Bundesgebiet auf einen anderen Staat, eine internationale Organisation oder eine sonstige zwischenstaatliche Einrichtung vereinbart werden, sowie
4. für grenzüberschreitende Lufträume die Geltung einheitlicher, für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten notwendiger oder zweckmäßiger Regelungen vereinbart werden.

2. Abschnitt
Verhalten im Luftverkehr

Luftverkehrsregeln

§ 124. (1) Im Luftverkehr ist jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen.

Verantwortlicher Pilot

§ 125. (1) Im Bereich der Zivilluftfahrt ist verantwortlicher Pilot jener Luftfahrer, der das Luftfahrzeug befehligt.

(2) Der verantwortliche Pilot hat

1. alle zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges notwendigen Maßnahmen zu treffen,
2. strafbare Handlungen an Bord des Luftfahrzeuges unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften bestehenden Anzeigepflichten binnen 48 Stunden der Austro Control GmbH anzuzeigen,
3. das Bordbuch gemäß Artikel 34 AIZ und den anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften sowohl für international als auch für national verwendete Luftfahrzeuge zu führen und die im Art. 29 AIZ genannten Urkunden und das Lärmzeugnis sowie etwaige gemäß den §§ 18 Abs. 2, 20 und 132 erteilte Bewilligungen oder auf Grund der unionsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 24a ausgestellte Fluggenehmigungen und etwaige gemäß § 24b Abs. 4 ausgestellte Abschriften von Vereinbarungen gemäß Art. 83bis AIZ bei jedem Flug an Bord mitzuführen.

(3) Die sich aus Abs. 2 ergebenden Verpflichtungen treffen bei Ausfall des verantwortlichen Piloten dessen Stellvertreter.

Zivile Luftfahrtveranstaltungen

§ 126. (1) Für Publikum öffentlich zugängliche Wettbewerbe oder Schauvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), dürfen unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 4 zuständigen Behörde durchgeführt werden.

(2) Die Bewilligung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass öffentliche Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, durch die Veranstaltung gefährdet werden können oder es zu einer unverhältnismäßigen Lärmbelästigung kommen kann.

(3) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies für die sichere Durchführung der Luftfahrtveranstaltung erforderlich ist.

(4) Wenn sich die zivile Luftfahrtveranstaltung auf mehr als vier Bundesländer erstreckt, ist zur Erteilung der Bewilligung der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres, ansonsten der Landeshauptmann zuständig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Veranstaltung durchgeführt werden soll.

Militärische Luftfahrtveranstaltungen

§ 127. Die Durchführung von Paraden, Schauflügen, Wettbewerben und ähnlichen Veranstaltungen, an denen Militärflugzeuge oder andere Luftfahrzeuge, welche von Angehörigen des Bundesheeres befehligt werden, beteiligt sind (militärische Luftfahrtveranstaltungen), obliegt, unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften, dem Bundesminister für Landesverteidigung.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und Kleinluftballonen sowie Verwendung von Feuerwerkskörpern und Lasern

§ 128. (1) Der Betrieb von mit dem Korb am Boden festgezurrten Fesselballonen sowie das Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und Kleinluftballonen innerhalb von Sicherheitszonen und unterhalb von Sicherheitszonen ist verboten.

(2) Die Verwendung von Feuerwerkskörpern der Kategorie P2, S2, F2, F3, und F4 und T2 gemäß dem Pyrotechnikgesetz 2010, BGBl. I Nr. 131/2009, innerhalb von Sicherheitszonen während der Flugplatzbetriebszeiten ist verboten. Für die Verwendung dieser Feuerwerkskörper unterhalb von Sicherheitszonen während der Flugplatzbetriebszeiten ist § 94 anzuwenden. Der Verwender der Feuerwerkskörper hat beim Flugplatzhalter Auskunft über die jeweils aktuellen Betriebszeiten einzuholen.

(3) Die Verwendung von Lasern der Klassen 1M, 2M, 3R, 3B und 4 gemäß ÖVE/ÖNORM EN 60825-1+A11+A2 „Sicherheit von Laser-Einrichtungen – Teil 1: Klassifizierung von Anlagen, Anforderungen und Benutzer-Richtlinien“ ist nur mit einer Bewilligung gemäß § 94 zulässig. Davon ausgenommen sind Laser und Laser-Einrichtungen, die für Instandhaltungstätigkeiten sowie für die Aufrechterhaltung eines sicheren und geordneten Betriebes von Flugplätzen erforderlich sind.

(4) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1 dürfen Fesselballone, Drachen sowie im Umkreis von 15 000 m um den Flugplatzbezugspunkt mehr als 30 Kleinluftballone, sonst mehr als 100 Kleinluftballone nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes steigen gelassen bzw. im Fall von mit dem Korb am Boden festgezurrten Fesselballonen betrieben werden, wenn der Fesselballon, der Drachen oder die Kleinluftballone Steighöhen von mehr als 100 m ermöglichen.

(5) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn durch das Steigenlassen des Fesselballons, des Drachens oder der Kleinluftballone weder der Luftverkehr noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden können.

(6) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Verhinderung von Gefährdungen erforderlich ist.

Luftbildaufnahmen

§ 130. (1) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bei einem Einsatz des Bundesheeres im Falle des § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001 sowie bei der Vorbereitung eines solchen Einsatzes einschließlich der Durchführung einsatzähnlicher Übungen die Herstellung von Luftbildaufnahmen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge oder von zivilem Luftfahrtgerät oder unbemannten Luftfahrzeugen aus durch Verordnung zu verbieten, soweit dies zur Wahrung der militärischen Interessen erforderlich ist. Hinsichtlich der Kundmachung dieser Verordnung gelten die Bestimmungen des § 6 sinngemäß.

(2) Für die Verbreitung von Luftbildaufnahmen, die aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge außerhalb des Linienflugverkehrs oder von zivilem Luftfahrtgerät, Flugmodellen oder unbemannten Luftfahrzeugen aus hergestellt wurden, kann der Bundesminister für Landesverteidigung bei Vorliegen wichtiger militärischer Interessen durch Verordnung Beschränkungen anordnen.

Meldepflichten

§ 136. (1) Ereignisse in der Zivilluftfahrt, insbesondere wahrgenommene Unfälle, Störungen und andere sicherheitsbezogene Vorkommnisse, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden bzw. gefährden könnten, sind zu melden von den:

1. Haltern von Zivilluftfahrzeugen,
2. Zivilflugplatzhaltern,
3. Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes,
4. verantwortlichen Piloten,
5. Personen, die Zivilluftfahrzeuge oder deren Ausrüstungs-, Bau oder Bestandteile entwickeln, herstellen, instandhalten oder verändern,
6. Personen, die eine Nachprüfungsbescheinigung oder Freigabebescheinigung für ein Zivilluftfahrzeug oder dessen Ausrüstungs-, Bau oder Bestandteile unterzeichnen,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

7. mit der Wahrnehmung von Aufgaben des Flugverkehrsdienstes (§ 119 Abs. 2) betrauten Personen,
8. Personen, die eine Funktion in Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen ausüben, und
9. Personen, die auf einem Flugplatz eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen am Boden ausüben, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Luftfahrzeugs.

In anderen Bestimmungen festgelegte Meldeverpflichtungen bleiben unberührt. Im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, ABl. Nr. L 122 vom 24.4.2014 S. 18, richtet sich der Kreis der meldepflichtigen Personen nach diesen Bestimmungen in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Gemäß Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 wird festgelegt, dass diese Verordnung auch auf Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen, die im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragene oder von Inhabern österreichischer Zivilluftfahrerscheine oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebene Luftfahrzeuge, die nicht von der Verordnung (EU) 2018/1139 betreffen, anzuwenden ist, mit der Maßgabe, dass an die Stelle der gemäß Art. 4 Abs. 6 lit. a bis g der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 meldepflichtigen Personen die Meldepflichtigen gemäß Abs. 1 erster Satz treten.

(3) Zuständige Behörde im Sinne des Art. 6 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 für die Erfassung von Meldungen gemäß Art. 4 Abs. 6 und 8 sowie Art. 5 Abs. 2 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014, die Verarbeitung und die Speicherung von Angaben zu Ereignissen ist die Austro Control GmbH. Die Austro Control GmbH hat für die Erfassung der Meldungen eine zentrale Meldestelle einzurichten. In anderen Bestimmungen festgelegte Meldungsempfänger bleiben unberührt, die bei diesen Stellen eingelangten Meldungen sind unverzüglich an die zentrale Meldestelle zur Verarbeitung und Speicherung der Meldungen weiterzuleiten.

(4) Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, die bei ihr eingelangten Meldungen über Unfälle und schwere Störungen gemäß Art. 2 Z 1 und Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr. L 295 vom 12.11.2010 S. 35, unverzüglich an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (§ 2 des Unfalluntersuchungsgesetzes – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005) weiterzuleiten. Die Austro Control GmbH ist weiters verpflichtet, die maßgeblichen sicherheitsrelevanten Meldungen innerhalb von zwei Werktagen an die jeweils zuständige Aufsichtsbehörde gemäß § 120c oder § 141 oder die aufgrund unionsrechtlicher Bestimmungen zuständigen Aufsichtsbehörden oder die Aufsichtsbehörde gemäß § 14a Abs. 2 des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes – FBG, BGBl. I Nr. 97/1998 oder gemäß § 34 Abs. 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes – GGBG, BGBl. I Nr. 145/1998 und, soweit diese Meldungen den Zuständigkeitsbereich einer gemäß § 140b betrauten Behörde berühren, an diese weiterzuleiten. Diese Stellen sind die zuständigen Behörden im Sinne des Art. 6 Abs. 2, des Art. 7 Abs. 2 und des Art. 13 Abs. 4 und 6 sowie zur Überwachung der Vorgaben bzw. Maßnahmen gemäß Art. 4 Abs. 2 und 8, Art. 5 Abs. 1, 6 und 8, Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 3, Art. 13 Abs. 1 bis 4 und Abs. 8 sowie Art. 15 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

(5) Die Austro Control GmbH ist Ansprechstelle für die Informationsübertragung gemäß Art. 8 Abs. 2, den Informationsaustausch gemäß Art. 9 Abs. 3 sowie für Informationsanfragen interessierter Kreise gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat den Sicherheitsbericht gemäß Art. 13 Abs. 11 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zu veröffentlichen. Die in Abs. 4 genannten Aufsichtsbehörden haben der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes die für den Sicherheitsbericht benötigten Informationen in einem durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vorgegebenen Format zeitgerecht zur Verfügung zu stellen. Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist die zuständige Stelle gemäß Art. 16 Abs. 12 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

(6) Wird von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes eine Untersuchung eines Vorfalles im Bereich Luftfahrt eingeleitet, sind die im Untersuchungsbericht gemäß Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 enthaltenen Informationen ebenfalls in der nationalen Datenbank gemäß Art. 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zu speichern, zu verarbeiten und auszuwerten.

(7) Die in der nationalen Datenbank enthaltenen Informationen sind dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, den Aufsichtsbehörden gemäß § 120c und § 141, den aufgrund unionsrechtlicher

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Bestimmungen zuständigen Aufsichtsbehörden, den auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörden, der Aufsichtsbehörde gemäß § 14a Abs. 2 FBG sowie der gemäß § 34 Abs. 6 Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBG, BGBl. I Nr. 145/1998 zuständigen Behörde zugänglich zu machen. Die Austro Control GmbH hat die in der nationalen Datenbank gespeicherten Informationen dahingehend im Sinne des Art. 7 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 aufzubereiten, dass den Zugriffsberechtigten Analysen und gegebenenfalls die Festlegung von Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit gemäß Art. 13 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ermöglicht werden.

10. Teil

1. Abschnitt
Anwendungsbereich

Verhältnis zu internationalem Recht und zum Recht der Europäischen Union

§ 146. (1) Die Bestimmungen dieses Teils regeln bestimmte Aspekte der zivilrechtlichen Haftung und der Haftpflichtversicherung für Schäden, die durch Luftfahrzeuge oder selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät verursacht werden. Sie sind insoweit nicht anzuwenden, als

1. die Haftung in einem internationalen Übereinkommen oder in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, ABl. Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002, ABl. Nr. L 140 vom 30. Mai 2002, S. 2,
2. die Versicherungspflicht in der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, oder
3. die gerichtliche Zuständigkeit in einem internationalen Übereinkommen oder in der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, ABl. Nr. L 12 vom 16. Jänner 2001, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2245/2004, ABl. Nr. L 381 vom 28. Dezember 2004, S. 10,

geregelt wird.

(2) Soweit die Bestimmungen dieses Teils auf die Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds (SZR) Bezug nehmen, ist für die Umrechnung der jeweilige Betrag nach dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht im Zeitpunkt der Zahlung maßgeblich. Im Fall der gerichtlichen Geltendmachung des Anspruchs ist für die Umrechung der Zeitpunkt der Urteilsfällung maßgeblich.

Haftung für Postsendungen

§ 147. Auf die Beförderung von Briefen und briefähnlichen Sendungen sind nicht die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, sondern jene des allgemeinen Zivil- und Unternehmensrechts anzuwenden.

2. Abschnitt
Haftung für nicht beförderte Personen und Sachen

Drittschadenshaftung

§ 148. (1) Wird durch einen Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts ein Mensch getötet oder am Körper verletzt oder eine körperliche Sache beschädigt, so haftet der Halter des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts für den Ersatz des Schadens.

(2) Der Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts haftet nicht nach den Bestimmungen dieses Abschnittes, wenn

1. eine Person an Bord oder beim Ein- oder Aussteigen getötet oder am Körper verletzt wird oder

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. Sachen beschädigt werden, die eine an Bord befindliche oder ein- oder aussteigende Person an sich trägt oder die sich als Frachtgut oder aufgegebenes Reisegepäck während der Luftbeförderung in der Obhut des Halters befinden.

§ 149. (1) Wer zur Zeit des Unfalls das Luftfahrzeug oder das selbständig im Fluge verwendbare Luftfahrtgerät ohne den Willen des Halters benutzt, haftet an dessen Stelle. Daneben bleibt der Halter für den Ersatz des Schadens haftbar, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts durch sein Verschulden oder das Verschulden derjenigen Personen ermöglicht worden ist, die mit seinem Willen beim Betrieb des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts tätig gewesen sind.

(2) Abs. 1 gilt nicht, wenn der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts angestellt oder wenn ihm das Luftfahrzeug oder das selbständig im Fluge verwendbare Luftfahrtgerät vom Halter überlassen war. Eine aus dem allgemeinen bürgerlichen Recht abzuleitende Ersatzpflicht eines solchen Benutzers ist ausgeschlossen, wenn er beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

(3) Benutzer im Sinn der Abs. 1 und 2 ist jeder, der sich den Gebrauch des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts als solchen mit Herrschaftswillen anmaßt.

§ 150. Hat ein Luftfahrzeug oder ein selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät mehrere Halter, so haften diese zur ungeteilten Hand. Das Gleiche gilt für mehrere an einem Unfall Beteiligte. Es haftet jedoch jeder Beteiligte nach den für seine Ersatzpflicht geltenden Vorschriften und, soweit seine Ersatzpflicht begrenzt ist, nur bis zu den für ihn maßgeblichen Haftungshöchstbeträgen.

Haftungshöchstbeträge

§ 151. (1) Der Halter des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts haftet für jeden Unfall entsprechend der höchstzulässigen Abflugmasse (Maximum Take-Off Mass – MTOM) bis zu folgenden Beträgen:

1. MTOM von weniger als 500 kg .....750 000 SZR;
2. MTOM von weniger als 1 000 kg. .....1 500 000 SZR;
3. MTOM von weniger als 2 700 kg .....3 000 000 SZR;
4. MTOM von weniger als 6 000 kg .....7 000 000 SZR;
5. MTOM von weniger als 12 000 kg .....18 000 000 SZR;
6. MTOM von weniger als 25 000 kg .....80 000 000 SZR;
7. MTOM von weniger als 50 000 kg .....150 000 000 SZR;
8. MTOM von weniger als 200 000 kg .....300 000 000 SZR;
9. MTOM von weniger als 500 000 kg .....500 000 000 SZR;
10. MTOM gleich oder über 500 000 kg .....700 000 000 SZR.

(2) Für Schäden, die durch einen Hängegleiter, Paragleiter, Fallschirm oder durch selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät mit einem Gewicht von weniger als 20 kg verursacht werden, haftet der Halter für jeden Unfall bis zu einem Betrag von 500 000 SZR.

(3) Ein Drittel der in den Abs. 1 und 2 genannten Summe dient dem Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel dem Ersatz von Personenschäden. Wird der für den Ersatz von Sachschäden oder den Ersatz von Personenschäden jeweils vorgesehene Höchstbetrag nicht oder nicht zur Gänze in Anspruch genommen, so kann er für den Ersatz der Schäden der anderen Art beansprucht werden.

(4) Die Haftung mehrerer Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts für einen Unfall ist durch die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Höchstbeträge begrenzt. Im Übrigen haftet jeder der an einem Unfall beteiligten Halter bis zu den für ihn vorgesehenen Höchstbeträgen.

§ 152. (1) Ist eine Jahresrente anstelle eines Kapitalbetrags zu bezahlen, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach § 151 nicht übersteigen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren Geschädigten auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach § 151, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

§ 153. Die Haftungsgrenzen der §§ 151 und 152 gelten nicht für Schäden, die durch Luftfahrzeuge oder selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät des Bundesheers oder der Sicherheitsbehörden im Sinn des § 4 Sicherheitspolizeigesetz, BGBl. Nr. 566/1991, verursacht werden.

Gerichtsstand

§ 163. (1) Für Klagen, die auf Grund des 2. und 3. Abschnittes dieses Teils erhoben werden, ist auch das Gericht örtlich zuständig, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat. Bei diesem Gericht können auch andere aus dem Schadensfall abgeleitete Ansprüche gegen den Halter oder Beförderer oder einen sonst Ersatzpflichtigen geltend gemacht werden.

(2) Für Klagen, die auf Grund der §§ 156 bis 159 erhoben werden, ist auch das Gericht des Bestimmungsorts örtlich zuständig.

11. Teil

Strafbestimmungen

§ 169. (1) Wer
diesem Bundesgesetz,

2. den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,
3. folgenden unionsrechtlichen Verordnungen in der jeweils geltenden Fassung:
   a) der Verordnung (EG) Nr 1008/2008[16] über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung),
   b) der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr,
   c) der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber,
   d) der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG,
   e) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben,
   f) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen,
   g) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008,
   h) der Verordnung (EU) 2024/2803 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraumes sowie den aufgrund dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten,
   i) der Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 über einen Rechtsrahmen für den U-Space,

[16] Zuletzt geändert durch VO(EU) 2018/1139

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

j) der Verordnung (EU) 2015/640 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, ABl. Nr. L 106 vom 24.4.2015 S.18

k) entfallen

l) der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010,

m) der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010,

n) der Durchführungsverordnung (EU) 390/2013 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen, ABl. Nr. L 128 vom 09.05.2013 S. 1,

o) der Verordnung (EU) Nr. 2015/340 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission,

p) der Verordnung (EG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt,

q) der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft,

r) der Verordnung (EU) Nr. 255/2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr, ABl. Nr. L 80 vom 26.3.2010 S. 10,

s) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91,

t) der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität,

u) als Luftfahrtunternehmen gegen eine der in Art. 11 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unter-richtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 344 vom 27.12.2005 S. 15, genannten Verpflichtungen,

v) als Luftfahrtunternehmen gegen eine der in Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 festgelegten Verpflichtungen oder gegen die Verpflichtung zur Erstellung eines geeigneten Unterstützungsplanes gemäß Art. 21 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010,

w) der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission,

x) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008,

y) der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrs-regeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung,

z) der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarn-systeme, ABl. Nr. 336 vom 20.12.2011 S. 20,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

aa) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008,

bb) der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG,

cc) der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern, ABl. Nr. 133 vom 6.5.2014 S. 12,

4. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen,

5. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane oder

6. den in den auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen zu erstellenden Handbüchern festgelegten oder genehmigten sicherheitsrelevanten Verfahren und Vorgaben

zuwiderhandelt oder zuwiderhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungs-behörde mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro, bei Verwaltungsübertretungen gemäß Z 3 lit. s und t ist eine Geldstrafe von mindestens 1 000 Euro, zu verhängen. Sofern unbemannte Luftfahrzeuge den Gegenstand einer Verwaltungsübertretung bilden, können diese unbemannten Luftfahrzeuge unter den Voraussetzungen des § 17 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 - VStG, BGBl. Nr. 52/1991, für verfallen erklärt werden.

(2) Auf Zuwiderhandlungen, die von Angehörigen des Bundesheeres in Ausübung des Dienstes begangen werden, findet Abs. 1 keine Anwendung.

(3) Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind auch strafbar, wenn sie bei der Verwendung eines Luftfahrzeuges österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15) oder eines Luftfahrzeuges, welches von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen (§ 101) eingesetzt wird, im Ausland begangen werden und nicht bereits eine Strafverfolgung durch eine ausländische Behörde eingeleitet wurde.

(4) Liegt kein Verdacht auf eine vorsätzliche oder grob fahrlässige Begehung einer Verwaltungsübertretung vor, so ist ein Verfahren wegen einer Verwaltungsübertretung gegen eine Person nicht einzuleiten, wenn der Verdacht ausschließlich auf Grund einer von dieser Person erstatteten Meldung eines Ereignisses gemäß § 136 bekannt geworden ist.

(5) Die Bezirksverwaltungsbehörde kann vom Halter eines nach dem Kennzeichen bestimmten Zivilluftfahrzeuges Auskünfte darüber verlangen, wer dieses Luftfahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt als verantwortlicher Pilot im Fluge verwendet hat. Diese Auskünfte haben den Namen und die Anschrift der betreffenden Person zu enthalten. Kann der Halter oder die Halterin bzw. der Betreiber oder die Betreiberin diese Auskunft nicht erteilen, so hat er die Person zu benennen, welche die Auskunft erteilen kann, diese trifft dann die Auskunftspflicht. Die Auskunft ist unverzüglich, im Falle einer schriftlichen Aufforderung binnen zwei Wochen nach Zustellung zu erteilen. (Verfassungsbestimmung) Gegenüber der Befugnis der Bezirksverwaltungsbehörde, derartige Auskünfte zu verlangen, treten Rechte auf Auskunftsverweigerung zurück.

(6) Die Zivilflugplatzhalter sind verpflichtet, Aufzeichnungen über die auf dem betreffenden Zivilflugplatz erfolgten Abflüge und/oder Landungen von Zivilluftfahrzeugen zu führen. Diese Aufzeichnungen haben jedenfalls das Datum, das Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges sowie den Namen des verantwortlichen Piloten und die jeweilige Start- und/oder Landezeit in koordinierter Weltzeit (UTC) zu enthalten und sind zumindest für die Dauer von einem Jahr nach erfolgter Eintragung aufzubewahren. Der Bezirksverwaltungsbehörde ist von den Zivilflugplatzhaltern auf Verlangen Einsicht in diese Aufzeichnungen zu gewähren.

Verzeichnis der Bestrafungen

§ 170. (1) Die Austro Control GmbH hat ein Verzeichnis aller nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen zu führen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Die Bezirksverwaltungsbehörde hat alle nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen unter Angabe des Bestraften und Strafausmaßes der Austro Control GmbH mitzuteilen.

Besondere Sicherungsmaßnahmen

§ 171. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den von der Austro Control GmbH ermächtigten Organen, den von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten gemäß § 141 Abs. 4 ermächtigten Organen, den mit der Wahrnehmung des Flugverkehrsdienstes betrauten Organen, in für die militärische Nutzung reservierten Lufträumen (§ 121) den in Betracht kommenden militärischen Dienststellen, und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die Durchführung von Flügen zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

1. die für den Flug notwendigen Zivilluftfahrerberechtigungen oder die Voraussetzungen für eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge weder nachgewiesen noch glaubhaft gemacht werden können,
2. der verantwortliche Pilot sich offensichtlich in einem durch Alkohol, Drogen oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet,
3. versucht wird, Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen zu befördern oder
4. Zivilluftfahrer ohne die erforderliche Genehmigung auszubilden,
5. der Flug gegen im Interesse der Verminderung des Fluglärms erlassene Gesetze, Verordnungen oder Bescheide verstoßen würde,
6. versucht wird, Außenabflüge oder Außenlandungen ohne die nach § 9 erforderlichen Bewilligungen durchzuführen.

(2) Zur Durchsetzung der Verbote gemäß Abs. 1 sind, falls erforderlich, nach Lage des Falles und Art des Luftfahrzeuges Zwangsmaßnahmen, wie etwa Verweigerung der Start- oder Anflugfreigabe, Abnahme des Zivilluftfahrerscheines oder der Borddokumente, Abnahme des Zündschlüssels oder Blockierung des abgestellten Luftfahrzeuges, anzuwenden.

(3) Erweist sich ein Eingriff (Abs. 2) als erforderlich, darf er dennoch nur geschehen, soweit er die Verhältnismäßigkeit zum Anlass und zum angestrebten Erfolg wahrt. Es ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, dass

1. auf die Schonung und schutzwürdigen Interessen der Betroffenen Bedacht genommen wird,
2. die Ausübung der Befehls- und Zwangsgewalt beendet wird, sobald der angestrebte Erfolg erreicht wurde. Auf Verlangen haben sich die Organe welche die Zwangsmaßnahmen durchführen, über ihre Befugnisse auszuweisen.

(4) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben den in Abs. 1 genannten Organen der Austro Control GmbH, den Flugsicherungsorganen und Organen der militärischen Dienststellen auf deren Ansuchen Hilfe beim Vollzug der in Abs. 2 genannten Maßnahmen zu leisten.

(5) Die den Sicherheitsbehörden nach anderen Rechtsvorschriften zustehenden Befugnisse werden durch die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 nicht berührt.

Verschieben von Luftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen

§ 171a. Der Halter eines Zivilflugplatzes ist berechtigt, ein Luftfahrzeug im Falle eines luftfahrtbehördlich oder auf Grund zivilrechtlicher Bestimmungen verfügten Betriebsverbotes auch ohne Zustimmung des Luftfahrzeughalters auf eine andere Abstellposition zu verschieben. Die in anderen Bestimmungen geregelten Voraussetzungen über das Bewegen von Luftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen sowie zivilrechtliche Bestimmungen bleiben unberührt.

Ad 2 Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 – ZLPV 2006[17]

Anmerkung:

[17] BGBl II Nr 205/2006 idF BGBl II Nr. 89/2016

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

In den nächsten Jahren (beginnend ab 2013) werden die derzeit in Österreich geltenden Rechtsvorschriften für die Ausbildung und Lizenzierung von Piloten sowie die dafür bestehenden flugmedizinischen Anforderungen schrittweise durch neue Regeln (EU Verordnungen) ersetzt.

Mittels Verordnung (EU) 1178/2011, ergänzt durch die Verordnung (EU) 290/2012 (im Folgenden „Aircrew Regulation" bzw. EU-FCL), wurden auf europäischer Ebene neue Bestimmungen über die zukünftigen „europäischen" Lizenzen, Berechtigungen und flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisse für Piloten von Luftfahrzeugen, welche in den Anwendungsbereich der EU-Vorschriften fallen („EASA Luftfahrzeuge: Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge, Luftschiffe, Ballone und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit) sowie Vorschriften für die Ausbildungsorganisationen erlassen.

Die „Aircrew Regulation" ist für alle EU-Mitgliedsstaaten am 08.04.2012 in Kraft getreten. Es bestand für die Mitgliedsstaaten jedoch die Möglichkeit, die Anwendung aller bzw. einzelner Teile davon zeitlich befristet auszusetzen. Dies wird mit einem *terminus technicus* als „Opt-out" bezeichnet. Die Republik Österreich hat - so wie die Mehrzahl der übrigen EU-Mitgliedsstaaten - sämtliche Möglichkeiten des „Opt-out" in Anspruch genommen, sodass in Österreich die Anwendung sämtlicher neuer Vorschriften grundsätzlich erst mit 08.04.2013 beginnt; einzelne Teilbereiche kommen erst ab 08.04.2014 bzw. 08.04.2015 oder noch später zur Anwendung. Details siehe weiter unten.

Die Inanspruchnahme des „Opt-out" soll sowohl den Behörden als auch den betroffenen Unternehmen (z.B. Zivilluftfahrerschulen) für die Umstellung auf das neue Regelwerk genügend Zeit einräumen, wobei es den betroffenen Behörden möglich ist, auf die Wirkungen des „Opt-out" zu verzichten und bereits früher mit der Anwendung der neuen Vorschriften zu beginnen. Wollen sie dies, müssen sie die früher beginnende Anwendung nur an die EU und die Rechtsunterworfenen bekannt geben.

Bis zum 07. April 2018 müssen sämtliche bestehenden JAR-FCL- Lizenzen durch solche nach dem neuen EU Lizenzformat ersetzt worden sein.

Dieses Skriptum enthält eine Darstellung der in seinem Bezugszeitpunkt für Motorpiloten, einschließlich TMG anzuwendenden Rechtslage (siehe Fußzeile dieser Seite).

I. ALLGEMEINER TEIL

I. ALLGEMEINER TEIL
Arten von Scheinen

§ 1. (1) Die zuständige Behörde (§ 140) hat nach Maßgabe des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 und der in Abs. 2 sowie § 1a genannten unionsrechtlichen Vorschriften Scheine, Lizenzen und sonstige Urkunden für Piloten und das sonstige Luftfahrtpersonal auszustellen.

(2) Die zuständige Behörde hat folgende Zivilluftfahrt-Scheine gemäß Abs. 1 mit den nachstehend angeführten Bezeichnungen auszustellen und allfällige damit verbundene Berechtigungen darin einzutragen:

1. Scheine für Piloten (lit. a bis g) und technisches Bedienungspersonal (lit. h bis k):
   a. Ultraleichtschein,
   b. Freiballonfahrerschein,
   c. Segelfliegerschein,
   d. Fallschirmspringerschein,
   e. Hänge- beziehungsweise Paragleiterschein,
   f. Sonderpilotenschein,
   g. Lizenzen gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 311 vom 25.11.2011 S. 1,
   h. Bordnavigatorenschein,
   i. Bordfunkerschein,
   j. Bordtelefonistenschein und
   k. Bordtechnikerschein.
2. Scheine für sonstiges Luftfahrtpersonal:

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

a. Luftfahrzeugwartschein,
b. Luftfahrzeugwartschein I. Klasse,
c. Teil-66 Lizenz für Freigabeberechtigtes Personal,
d. Flugdienstberaterschein und
e. Lizenzen und Bescheinigungen gemäß Verordnung (EU) Nr. 805/2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 206 vom 11.08.2011 S. 21, beziehungsweise Verordnung (EU) Nr. 2015/340 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 216/2008, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011, ABl. Nr. L 63/1 vom 6.3.2015 S. 1 sowie entsprechende Lizenzen und Berechtigungen gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

(3) Tätigkeiten als Zivilluftfahrer oder sonstiges Luftfahrtpersonal dürfen nur von Inhabern eines in dieser Verordnung für die betreffende Tätigkeit vorgesehenen gültigen Zivilluftfahrt-Scheines und einer in dieser Verordnung für die betreffende Tätigkeit vorgesehenen gültigen Berechtigung ausgeübt werden.

(4) Form und Inhalt der Scheine gemäß Abs. 1 haben, sofern nicht unionsrechtliche Bestimmungen (§ 1a) anzuwenden sind, den in Anlage 3 enthaltenen Mustern zu entsprechen. Die zuständige Behörde kann vom in Anlage 3 vorgesehenen Format abweichen, sofern sichergestellt ist, dass alle in dieser Verordnung enthaltenen Anforderungen an den Inhalt des jeweiligen Scheins erfüllt sind. Die zuständige Behörde hat die Abweichung in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(5) Wem ein Schein gemäß Abs. 1 abhanden kommt, hat dies unverzüglich der zuständigen Behörde zu melden. Diese hat in Verlust geratene Scheine für ungültig zu erklären und dies in geeigneter Weise kundzumachen.

(6) Die zuständige Behörde hat auf Antrag oder von Amts wegen eine Zweitausfertigung eines Scheines gemäß Abs. 1 auszustellen, wenn

1. der Schein als unbrauchbar anzusehen oder hinsichtlich mehr als einer Eintragung zu berichtigen ist und zurückgestellt wird oder
2. das Abhandenkommen des Scheines glaubhaft gemacht wird.

Zivilluftfahrtpersonal-Hinweis (ZPH) und Zivilluftfahrtpersonal-Anweisung (ZPA)

§ 1b. Die zuständige Behörde ist ermächtigt, Informationen, Erläuterungen und Festlegungen im Hinblick auf die Bestimmungen dieser Verordnung und die in § 1a genannten unionsrechtlichen Bestimmungen in Form von Zivilluftfahrtpersonal-Hinweisen (ZPH) und Zivilluftfahrtpersonal-Anweisungen (ZPA) zu erlassen und zu veröffentlichen. Die entsprechenden Veröffentlichungen haben in luftfahrtüblicher Weise zu erfolgen.

Anträge auf Ausstellung von Scheinen

§ 2. (1) Der Antrag auf Ausstellung eines Scheines gemäß § 1 Abs. 1 ist unter Verwendung der von der zuständigen Behörde aufzulegenden Formulare einzubringen. Der zuständigen Behörde sind jedenfalls vorzulegen:

1. ein amtlicher Lichtbildausweis,
2. eine nicht mehr als sechs Monate alte Strafregisterbescheinigung,
3. falls gemäß § 5 für die Ausübung der mit dem beantragten Zivilluftfahrt-Schein verbundenen Berechtigungen erforderlich, ein entsprechendes gültiges Tauglichkeitszeugnis gemäß § 5 beziehungsweise § 6,
4. im Falle von Scheinen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 der Nachweis über die durchgeführte erforderliche Ausbildung,
5. falls ein Wohnsitz im Inland oder in einem Vertragsstaat des Europäischen Übereinkommens über die Zustellung von Schriftstücken in Verwaltungssachen im Ausland, BGBl. Nr. 67/1983 idgF, nicht nachgewiesen werden kann, die Bestellung eines Zustellbevollmächtigten mit Wohnsitz im Inland und
6. bei nicht eigenberechtigten Personen eine Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters.

(2) Die zuständige Behörde kann bei Fallschirmspringern und Piloten von Hänge- beziehungsweise Paragleitern vom Erfordernis gemäß Abs. 1 Z 2 absehen, wenn keine Umstände vorliegen, welche Zweifel an der Verlässlichkeit des Bewerbers hervorrufen.

Mindestalter

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

§ 3. (1) Es müssen vollendet haben:

1. das 14. Lebensjahr: Flugschüler,
2. das 15. Lebensjahr: Fallschirmspringer und Piloten von Hänge- beziehungsweise Paragleitern,
3. das 16. Lebensjahr: Segelflieger,
4. das 17. Lebensjahr: Ultraleichtpiloten, Freiballonfahrer, Inhaber von Berechtigungen gemäß § 64a (Berechtigung für Segelflieger zur Führung von Motorseglern im Motorflug) sowie Piloten von motorisierten Hänge- beziehungsweise Paragleitern,
5. das 18. Lebensjahr: Zivilfluglehrer, Bordfunker, Bordtelefonisten sowie Luftfahrzeugwarte
6. das 21. Lebensjahr: Luftfahrzeugwarte 1. Klasse und Flugdienstberater.

(2) Personen, die sich um einen Sonderpilotenschein (§ 90) bewerben, müssen jenes Mindestalter erreicht haben, das für die Erteilung der betreffenden Sonderberechtigung mit Rücksicht auf die Besonderheiten des Zivilluftfahrzeuges und die Möglichkeiten seiner Verwendung nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und dem jeweiligen Stand der Wissenschaft entsprechend von der zuständigen Behörde festzulegen ist.

(3) Die Ausbildung zum Fallschirmspringer und Hänge- beziehungsweise Paragleiterpiloten darf bereits nach Vollendung des 14. Lebensjahres begonnen werden, wobei die zuständige Behörde vom Erfordernis der Vollendung des 14. Lebensjahres im Einzelfall absehen kann, wenn keine Umstände vorliegen, welche Zweifel an der Eignung des Bewerbers, mit der Ausbildung vor Vollendung des 14. Lebensjahres zu beginnen, hervorrufen.

Verlässlichkeit

§ 4. (1) Als verlässlich im Sinne der §§ 28, 32 und 51 LFG ist ein Bewerber insbesondere dann nicht anzusehen, wenn er Alkohol oder Suchtgifte missbraucht oder wenn er sich einer schweren Zuwiderhandlung oder wiederholter Zuwiderhandlungen gegen die Zoll- oder Verkehrsvorschriften oder gegen die Vorschriften zum Schutz der körperlichen Sicherheit schuldig gemacht hat.

(2) Bei Vorliegen von Verfehlungen im Sinne von Abs. 1 ist auf die seither verstrichene Zeit und auf das Verhalten des Bewerbers während dieser Zeit Bedacht zu nehmen.

Tauglichkeit

§ 5. (1) Das Vorliegen der für einen Zivilluftfahrt-Schein und damit verbundenen Berechtigungen erforderlichen flugmedizinischen Tauglichkeit haben nachzuweisen sowie damit im Zusammenhang stehende Verpflichtungen einzuhalten:

1. Freiballonfahrer, Segelflieger, Bordnavigatoren, Bordfunker, Bordtelefonisten und Bordtechniker durch ein gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und
2. Ultraleichtpiloten, Inhaber von Fallschirmspringerberechtigungen gemäß den §§ 76 und 78 Abs. 4 sowie Inhaber einer Doppelsitzerberechtigung für Hängebeziehungsweise Paragleiter gemäß § 85 durch ein gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis für LAPL gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011[18].

(2) Fallschirmspringer sowie Piloten von Hänge- beziehungsweise Paragleitern ohne Berechtigungen gemäß den §§ 76, 78 Abs. 4 oder 85 dürfen ihre Berechtigung nur ausüben, wenn keine Zweifel über ihre gesundheitliche Eignung für die sichere Ausübung ihrer jeweiligen Berechtigung bestehen.

(3) Die zuständige Behörde hat unter Anwendung der in § 3 Abs. 2 genannten Kriterien festzulegen, die Anforderungen an die Tauglichkeit festzusetzen, denen Bewerber um einen bestimmten Sonderpilotenschein (§ 90) entsprechen müssen. Die zuständige Behörde kann dabei gegebenenfalls bestimmen, dass die Tauglichkeit unter Anwendung entsprechender Bestimmungen des Unionsrechts erfolgen kann.

(4) Ein Flugschüler darf erst dann Alleinflüge durchführen, wenn er über ein gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis verfügt, das für die Erteilung der angestrebten Lizenz erforderlich ist.

(5) Form und Inhalt der flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisse haben den in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und in den dazu von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) veröffentlichten Nachweisverfahren festgelegten Mustern zu entsprechen. Die zuständige Behörde oder flugmedizinische Stelle hat auf Antrag den in Abs. 1 genannten Piloten gemeinsam mit dem Tauglichkeitszeugnis eine Bescheinigung auszustel-

[18] Zu Part-MED (Anhang IV zu VO (EU) 1178/2011) siehe am Ende dieses Skriptums

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

len oder eine sonstige Beurkundung durchzuführen, die bezeichnet, welche Berechtigungen auf Grund des entsprechenden Tauglichkeitszeugnisses ausgeübt werden dürfen.

(6) Die Voraussetzungen und Verfahren für die Erlangung und Beibehaltung der in Abs. 1 genannten flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisse sowie die in diesem Zusammenhang einzuhaltenden Verpflichtungen und die dabei durchzuführende behördliche Aufsicht haben, sofern nicht in den Bestimmungen des LFG ausdrücklich abweichendes geregelt ist, den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und den dazu von der EASA veröffentlichten Nachweisverfahren zu entsprechen.

Übergangsbestimmungen betreffend die Tauglichkeit

§ 6. Inhaber der in § 5 Abs. 1 genannten Zivilluftfahrt-Scheine dürfen bis zum 31. Dezember 2016 oder bis zum Ablauf der Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses, über welches sie am 30. April 2016 verfügen, ihre Tauglichkeit gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in der Fassung BGBl. II Nr. 260/2012 nachweisen.

Flugmedizinische Stellen

§ 7. (1) Die Voraussetzungen für die Autorisierung und Verlängerung der Autorisierung einer flugmedizinischen Stelle im Sinne von § 34 Abs. 2 des LFG, deren Befugnisse zur Durchführung von flugmedizinischen Untersuchungen, zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen sowie die dabei einzuhaltenden Verpflichtungen richten sich nach Abs. 1a bis 3 sowie nach den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3). Flugmedizinische Zentren sich auch zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen gemäß § 5 Abs. 1 Z 3 lit. b einschließlich der dafür erforderlichen flugmedizinischen Untersuchung berechtigt.
(1a) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1b sind zur Ausstellung von medizinischen Tauglichkeitszeugnissen gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 (medizinische Tauglichkeitszeugnisse Klasse 3 für Fluglotsen) einschließlich der dafür erforderlichen Untersuchung und flugmedizinischen Beurteilung flugmedizinische Zentren sowie flugmedizinische Sachverständige Klasse 1 gemäß Anlage 2 (JAR-FCL 3) berechtigt.
(1b) Die flugmedizinische Untersuchung für die Erstausstellung eines medizinischen Tauglichkeitszeugnisses gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 (medizinische Tauglichkeitszeugnisse Klasse 3 für Fluglotsen) ist von einem flugmedizinischen Zentrum durchzuführen. In solchen Fällen haben die endgültige Beurteilung der Tauglichkeit sowie die Ausstellung des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses durch die zuständige Behörde zu erfolgen.

(2) Vor dem 1. Juni 2006 gemäß § 9 der ZLPV bestellte fliegerärztliche Sachverständige gelten ab dem 1. Juni 2006 als für den Zeitraum von drei Jahren autorisierte flugmedizinische Sachverständige gemäß § 34 Abs. 2 Z 2 LFG, sofern sie der zuständigen Behörde mitteilen, dass sie sich mit den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) sowie den von den Joint Aviation Authorities dazu ausgearbeiteten begleitenden Materialien vertraut gemacht haben. Die Befugnisse solcher flugmedizinischer Stellen zur Durchführung von flugmedizinischen Untersuchungen und Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen sind auf die im jeweiligen Ernennungsbescheid festgelegten Kategorien von Zivilluftfahrern beschränkt. Vor dem 1. Juni 2006 gemäß § 9 der ZLPV bestellte fliegerärztliche Sachverständige, die nach dem Ernennungsbescheid gemäß § 9 der ZLPV zur Durchführung von Untersuchungen und Erstellung fliegerärztlicher Gutachten in Bezug auf Berufspiloten berechtigt waren, sind zur Durchführung von Untersuchungen und Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 berechtigt. Nach dem 1. Juni gemäß Anlage 2 (JAR-FCL 3) autorisierte flugmedizinische Stellen sind auch zu flugmedizinischen Untersuchungen und der Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen gemäß § 5 Abs. 1 Z 3 lit. b berechtigt.

(3) Vor dem 1. Juni 2006 gemäß § 9 der ZLPV bestellte fliegerärztliche Sachverständige, die nach dem Ernennungsbescheid gemäß § 9 der ZLPV nicht zur Durchführung von Untersuchungen und Erstellung fliegerärztlicher Gutachten in Bezug auf Motorflugzeugpiloten berechtigt waren, sind zur Durchführung von flugmedizinischen Untersuchungen und Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen lediglich gemäß § 5 Abs. 1 Z 3 lit. b berechtigt. Eine Erklärung an die zuständige Behörde gemäß Abs. 2 ist für solche flugmedizinische Sachverständige nicht erforderlich.

(4) Die zuständige Behörde kann autorisierten flugmedizinischen Sachverständigen im Sinne von Abs. 2, welche den Besuch entsprechender Lehrveranstaltungen zur Erlangung von Kenntnissen über die Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) sowie über die von den Joint Aviation Authorities dazu ausgearbeiteten begleitenden Materialien nicht nachgewiesen haben, den Besuch einer entsprechenden Lehrveranstaltung zum Erwerb solcher Kenntnisse vorschreiben.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(5) Die zuständige Behörde hat eine Liste der autorisierten flugmedizinischen Stellen zu führen und in geeigneter Weise zu veröffentlichen.

(6) Die flugmedizinische Stelle ist verpflichtet, eine Dokumentation über jede von ihr durchgeführte flugmedizinische Untersuchung und Beurteilung des Antragstellers zu führen. Der Inhalt dieser Dokumentation hat zu umfassen:
1. den Antrag auf Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses,
2. die entsprechenden in Anlage 5 angeführten Formulare und
3. sämtliche für die Beurteilung der Tauglichkeit des Piloten relevanten Befunde und sonstigen Unterlagen.
Die flugmedizinische Stelle ist verpflichtet, diese Dokumentation für den im § 51 Abs. 3 des Ärztegesetzes, BGBl. I Nr. 169/1998 (ÄrzteG 1998), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 57/2008, genannten Zeitraum aufzubewahren.

(6a) Die flugmedizinische Stelle hat nach jeder durchgeführten flugmedizinischen Untersuchung einen flugmedizinischen Bericht an die zuständige Behörde zu übermitteln. Dabei gilt als zuständige Behörde jene Behörde, welche für die Erteilung der Berechtigung, für deren Ausübung das Tauglichkeitszeugnis erforderlich ist, zuständig ist. Wird ein Tauglichkeitszeugnis zur Erlangung eines Flugschülerausweises beantragt, so ist der flugmedizinische Bericht sowohl an jene Behörde, die für die Ausstellung des Flugschülerausweises zuständig ist, als auch jene Behörde, die für Ausstellung des angestrebten Scheines und Erteilung der angestrebten Berechtigung zuständig ist, zu übermitteln. Der flugmedizinische Bericht hat unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 6b bis 6d zu beinhalten:
1. falls der Antragsteller über eine Lizenz verfügt, eine Kopie der Lizenz des Antragstellers,
2. falls ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wird, eine Kopie des ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses und
3. falls kein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wird, die Tatsache, dass die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses verweigert wurde.

(6b) In jenen Fällen, in denen gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung die Beurteilung der Tauglichkeit der zuständigen Behörde obliegt oder nach Stellung eines Antrages gemäß § 35 Abs. 2 LFG an die zuständige Behörde, hat die flugmedizinische Stelle die gesamte zur Beurteilung der Tauglichkeit erforderliche flugmedizinische Dokumentation an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(6c) Liegt eine ausdrückliche Zustimmung des Betroffenen zur Übermittlung der bei seiner flugmedizinischen Untersuchung ermittelten und gemäß Abs. 6 dokumentierten Daten an die zuständige Behörde vor, so ist die flugmedizinische Stelle zur Übermittlung dieser Daten an die zuständige Behörde verpflichtet, sofern die zuständige Behörde nicht gemäß Abs. 6d von der Übermittlung absieht.

(6d) Die Übermittlung des flugmedizinischen Berichtes gemäß Abs. 6a kann auch in elektronischer Form erfolgen. Die zuständige Behörde kann, sofern die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, bestimmen, dass von der Übermittlung des flugmedizinischen Berichtes gemäß Abs. 6a abgesehen werden kann. Die zuständige Behörde ist berechtigt, die gemäß Abs. 6 zu führende Dokumentation der flugmedizinischen Stellen stichprobenartig zu überprüfen, um die in § 33 Abs. 4 LFG angeführten Kenntnisse zu erlangen.

(7) Fachärzte für die Sonderfächer Ophthalmologie sowie Otorhinolaryngologie dürfen die gemäß § 5 in Verbindung mit den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) vorgesehenen ophthalmologischen und otorhinolaryngologischen Untersuchungen und Befunderstellungen beziehungsweise eine damit im Zusammenhang stehende Tätigkeit nur dann durchführen, wenn sie der zuständigen Behörde mitteilen, dass sie sich mit den das jeweilige Sonderfach betreffenden Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) sowie den von den Joint Aviation Authorities dazu ausgearbeiteten begleitenden Materialien vertraut gemacht haben. Die betreffenden Fachärzte sind von der zuständigen Behörde in eine entsprechende öffentliche Liste einzutragen.

(8) Jene Fachärzte, die nicht im Abs. 7 genannt sind und die gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 tätig werden, sind verpflichtet, sich davor mit den das jeweilige Sonderfach betreffenden Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) sowie den von den Joint Aviation Authorities dazu ausgearbeiteten begleitenden Materialien vertraut zu machen.

Gültigkeitsdauer der Scheine und Berechtigungen

§ 8. (1) Unbeschadet der Bestimmungen in Abs. 3 bis 8 beträgt die Gültigkeitsdauer von Scheinen vom Zeitpunkt der Ausstellung gerechnet:

1. 60 Monate für Flugdienstberater sowie für Luftfahrzeugwarte mit einer eingeschränkten Grundberechtigung gemäß § 123 Abs. 4,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. 24 Monate für Freiballonfahrer, nicht in Z 1 genannte Luftfahrzeugwarte sowie Luftfahrzeugwarte I. Klasse und
3. 12 Monate für Bordnavigatoren, Bordfunker, Bordtelefonisten und Bordtechniker.

(Anm.: Abs. 2 bis 2c aufgehoben durch BGBl. II Nr. 89/2016)

(3) Die Gültigkeitsdauer eines Sonderpilotenscheines (§ 90) ist von der zuständigen Behörde nach den im § 3 Abs. 2 angeführten Grundsätzen festzusetzen.

(4) Gemäß § 20 ausgestellte Anerkennungsscheine gelten jedenfalls nicht länger als der anerkannte ausländische Schein beziehungsweise eine mit dem ausländischen Schein verbundene Berechtigung.

(5) Segelfliegerscheine und mit Segelfliegerscheinen verbundene Berechtigungen sind so lange und insoweit gültig, als der Inhaber die in § 65 angeführten Voraussetzungen für eine Aufrechterhaltung der Berechtigungen erfüllt. Die Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung für Segelflieger beträgt 60 Monate vom Zeitpunkt der Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung an gerechnet.

(6) Fallschirmspringerscheine und mit Fallschirmspringerscheinen verbundene Berechtigungen sind so lange und insoweit gültig, als der Inhaber die in § 77 angeführten Voraussetzungen für eine Aufrechterhaltung der Berechtigungen erfüllt.

(7) Hänge- beziehungsweise Paragleiterscheine und mit Hängebeziehungsweise Paragleiterscheinen verbundene Berechtigungen sind so lange und insoweit gültig, als der Inhaber die in § 88 angeführten Voraussetzungen für eine Aufrechterhaltung der Berechtigungen erfüllt.

(8) Ultraleichtscheine sind unbefristet gültig. Mit Ultraleichtscheinen verbundene Berechtigungen sind so lange und insoweit gültig, als der Inhaber die in den entsprechenden Bestimmungen des Besonderen Teils angeführten Voraussetzungen für eine Aufrechterhaltung der Berechtigungen erfüllt.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Scheinen und Berechtigungen

§ 9. Die zuständige Behörde hat Scheine und Berechtigungen, sofern nicht gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung eine unbefristete Gültigkeit beziehungsweise eine Aufrechterhaltung der Berechtigung bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen vorgesehen ist, für die im § 8 oder im Besonderen Teil bezeichnete Gültigkeitsdauer auf Antrag zu verlängern, wenn

1. die Voraussetzungen für die Erteilung weiter gegeben sind und
2. der Bewerber die Voraussetzungen für die Verlängerung nach den Bestimmungen des Besonderen Teils nachweist.

Ruhen und Erlöschen von Scheinen und Berechtigungen

§ 10. (1) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Scheines oder einer Berechtigung dürfen die Berechtigungen nicht mehr ausgeübt werden (Ruhen des Scheines oder der Berechtigung).

(2) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3 erlöschen ruhende Scheine und mit solchen verbundene Berechtigungen für:

1. Luftschiffpiloten und technisches Bedienungspersonal drei Jahre und
2. alle anderen Zivilluftfahrer und das sonstige zivile Luftfahrtpersonal acht Jahre nach Ablauf der Gültigkeitsdauer endgültig.

(3) Abs. 2 ist auf Segelfliegerscheine, Ultraleichtscheine, Fallschirmspringerscheine, Hänge- und Paragleiterscheine nicht anzuwenden.

Erneuerung ruhender Berechtigungen

§ 11. (1) Ruhende Scheine und mit solchen verbundene Berechtigungen (§ 10) sind auf Antrag von der zuständigen Behörde innerhalb der Ruhenszeit (§ 10 Abs. 1) für die im § 8 oder im Besonderen Teil bezeichnete Gültigkeitsdauer zu erneuern oder, falls die Vorschriften im Besonderen Teil keine Verlängerung durch die zuständige Behörde vorsehen, gelten als erneuert, wenn der Bewerber

1. die im § 9 bezeichneten Verlängerungsvoraussetzungen nachweist, und,
2. soweit im Besonderen Teil außerdem besondere Voraussetzungen für die Erneuerung ruhender Berechtigungen vorgesehen sind, auch diese erfüllt.

(2) Weist der Inhaber eines ruhenden Scheines oder einer ruhenden Berechtigung nach, dass die Voraussetzungen für eine Verlängerung zum Zeitpunkt des Ablaufens der Gültigkeitsdauer vorgelegen sind, ist der betreffende Schein oder die Berechtigung gemäß § 9 zu verlängern. Als Beginn der Gültigkeit des Scheines oder der Berechtigung gilt dabei das Ablaufdatum des ruhenden Scheines oder der Berechtigung.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Flugschülerausweise

§ 12. (1) Der Flugschülerausweis (§ 51 LFG) berechtigt den Flugschüler zur Durchführung der praktischen Ausbildung an Bord eines Luftfahrzeuges unter der für die Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Aufsicht eines Zivilfluglehrers mit entsprechender Lehrberechtigung. Er ist von der zuständigen Behörde auszustellen, wenn

1. der Bewerber das gemäß § 3 Abs. 1 erforderliche Mindestalter erreicht hat,
2. verlässlich (§ 4) ist und
3. tauglich (§ 5 Abs. 1 Z 4) ist.

(2) Ein Flugschülerausweis ist nicht erforderlich für die Ausbildung des sonstigen Luftfahrtpersonals.

(3) Der Flugschülerausweis wird ersetzt

1. durch gültige für den Bewerber ausgestellte Zivilluftfahrerscheine ausgenommen Fallschirmspringerscheine und Hänge- beziehungsweise Paragleiterscheine oder
2. durch gemäß § 40 LFG anerkannte oder gemäß § 41 LFG gleichgestellte ausländische Zivilluftfahrerscheine oder
3. zur Ausführung der für die Erneuerung ruhender Scheine oder Berechtigungen erforderlichen Überprüfungsflüge durch den zu erneuernden Zivilluftfahrerschein oder
4. für Fallschirmabsprünge sowie Flüge mit Hänge- beziehungsweise Paragleitern zu Schulungszwecken durch eine schriftliche Erklärung des Flugschülers gegenüber der ausbildenden Zivilluftfahrerschule, dass er die in § 5 festgelegten Anforderungen an die geistige und körperliche Tauglichkeit erfüllt.

(4) Alleinflüge dürfen nur von Flugschülern durchgeführt werden, welche die für die Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche fachliche Befähigung erlangt haben.

(5) Flugübungen dürfen auch von Personen, welche über keinen Flugschülerausweis verfügen, nach Vollendung des 15. Lebensjahrs auf mit Doppelsteuer ausgerüsteten Luftfahrzeugen durchgeführt werden, wenn

1. die Flugübungen im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule unter unmittelbarer Aufsicht eines Fluglehrers mit gültiger Lehrberechtigung für das entsprechende Luftfahrzeug am Doppelsteuer stattfinden,

2. die Flugübungen ihrem Inhalt nach keine praktischen oder theoretischen Vorkenntnisse für deren sichere Durchführung erfordern und

3. sonst alle Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt beachtet werden.

Gutachten über die fachliche Befähigung, Prüfung

§ 13. (1) Der Bewerber um einen Schein oder eine Berechtigung, ausgenommen Lehrberechtigung, hat seine fachliche Befähigung entweder

1. durch ein Gutachten einer Zivilluftfahrt-Prüfungskommission (Abs. 2) oder
2. durch eine von der zuständigen Behörde durchgeführte theoretische Prüfung in Verbindung mit dem Gutachten eines von der zuständigen Behörde ernannten Prüfers (Abs. 3) oder
3. durch ein Gutachten zweier oder eines Zivilfluglehrers (Abs. 4) nachzuweisen. Der Bewerber hat das Zivilluftfahrzeug beizustellen, auf dem eine praktische Prüfung abzulegen ist.

(2) Die zuständige Behörde hat folgende Prüfungskommissionen für Zivilluftfahrtpersonal zu bilden:
(Anm.: Z 1 und 2 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 71/2009)

3. eine Prüfungskommission für Luftschiffpiloten,
4. eine Prüfungskommission für Freiballonfahrer,
5. eine Prüfungskommission für Sonderpiloten,
6. eine Prüfungskommission für Bordnavigatoren,
7. eine Prüfungskommission für Bordfunker,
8. eine Prüfungskommission für Bordtelefonisten,
9. eine Prüfungskommission für Bordtechniker,
10. eine Prüfungskommission für Luftfahrzeugwarte,
11. eine Prüfungskommission für Luftfahrzeugwarte 1. Klasse,
12. eine Prüfungskommission für Freigabeberechtigtes Personal gemäß Teil-66 der Verordnung (EG) 2042/2003, ABl. Nr. L 315 vom 28. November 2003,
13. eine Prüfungskommission für Flugdienstberater.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(3) Die zuständige Behörde ist unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Zweckmäßigkeit ermächtigt, die fachliche Eignung für einen Schein oder eine Berechtigung auch ohne Hinzuziehung einer der in Abs. 2 oder § 14 genannten Prüfungskommissionen festzustellen. In solchen Fällen ist die theoretische Prüfung zur Erlangung dieses Scheins oder dieser Berechtigung von der zuständigen Behörde selbst durchzuführen. Die praktische Prüfung ist in diesen Fällen von einem durch die zuständige Behörde für diesen Zweck ernannten entsprechend qualifizierten Prüfer abzunehmen. Der praktische Prüfer hat ein schriftliches Gutachten über die fachliche Befähigung des Bewerbers an die zuständige Behörde binnen drei Tagen nach Durchführung der praktischen Prüfung zu übermitteln.

(4) Über die fachliche Befähigung von Segelfliegern, Fallschirmspringern sowie von Piloten von Hänge- beziehungsweise Paragleitern hat die zuständige Behörde ein Gutachten zweier Fluglehrer mit entsprechender Lehrberechtigung einzuholen. Für mit den Segelfliegerscheinen, Fallschirmspringerscheinen und Hängebeziehungsweise Paragleiterscheinen verbundene Berechtigungen, ausgenommen Grund- und Lehrberechtigungen, kann die zuständige Behörde anordnen, dass das entsprechende Gutachten von einem Zivilfluglehrer zu erstellen ist.

(Anm.: Abs. 5 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 260/2012)

(6) Die zuständige Behörde hat mit Bescheid die Ernennung eines Mitgliedes einer Prüfungskommission im Sinne von Abs. 2 oder die Ernennung eines Prüfers im Sinne von Abs. 3 zu widerrufen, wenn

1. eine der Voraussetzungen, die zur Ernennung geführt haben, nicht mehr vorliegt oder zum Zeitpunkt der Ernennung nicht gegeben war und der Mangel noch fortdauert, oder
2. das Mitglied der Prüfungskommission im Sinne von Abs. 2 oder der Prüfer im Sinne von Abs. 3 gegen bei der Ausübung seiner Befugnisse einzuhaltende Vorschriften verstößt.

(7) Die zuständige Behörde hat durch die Festlegung von allgemeinen Richtlinien den korrekten Ablauf der Prüfungen sicherzustellen.

(8) Wird durch die zuständige Behörde oder durch die Prüfungskommission festgestellt, dass ein Bewerber während einer theoretischen Prüfung einen Täuschungsversuch unternimmt oder im Besitz von zum Prüfungsfach gehörenden Unterlagen ist, die nicht Teil der zulässigen Prüfungsunterlagen oder damit verbundener zulässiger Dokumentation sind, und den behördlich festgelegten Richtlinien zur Abhaltung der Prüfung nicht entspricht, so ist er von der Prüfung auszuschließen. Die Behörde hat auf Grund der Evaluierung der Umstände festzustellen, ob nur die betroffene Einzelprüfung oder die gesamte Prüfung nicht bestanden wurde. Die zuständige Behörde beziehungsweise die Prüfungskommission kann bei einem schweren Fehlverhalten festlegen, dass der Bewerber für einen Zeitraum von 12 Monaten nach dem Vorfall von der Wiederholung der Einzelprüfung ausgeschlossen wird.

(9) Personen, die am 31. Juli 2012 über eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Urkunde verfügen, welche die Erfüllung der Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Prüfer gemäß den Bestimmungen der Anlage 1 JAR-FCL 1.030 beziehungsweise der Anlage 7 JAR-FCL 2.030 bescheinigt (Prüferurkunde), sind im Rahmen der in der entsprechenden Urkunde vorgesehenen Bestimmungen zur Tätigkeit als Prüfer im Sinne von § 13 Abs. 3 berechtigt.

II. BESONDERER TEIL

A. Zivilluftfahrer

a. Motorflugzeugpiloten

Schleppflugberechtigung für Motorflugzeugpiloten

§ 21. (1) Motorflugzeugpiloten mit Ausnahme der in Abs. 2 genannten Piloten ist auf Antrag die besondere Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen oder von Bannern zu erteilen, wenn sie die in Abs. 3 und 4 angeführten Voraussetzungen erfüllen und ihre fachliche Befähigung bei einer Zusatzprüfung nachgewiesen haben.

(2) Die Erteilung von Schleppflugberechtigungen für Ultraleichtpiloten und Inhaber von Berechtigungen gemäß § 64a (Motorsegler im Motorflug) hat gemäß den entsprechenden Bestimmungen im § 24 f beziehungsweise § 64a zu erfolgen.

(3) Wer sich um eine Schleppflugberechtigung für das Schleppen von Segelflugzeugen bewirbt, muss nachweisen, dass er im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule eine den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt genügende und von der zuständigen Behörde genehmigte theoretische und praktische Ausbildung absolviert

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

und dabei mindestens vier Segelschleppflüge unter der Aufsicht eines Motorflugzeugfluglehrers mit gültiger Schleppflugberechtigung einwandfrei ausgeführt hat. Bei der von einem von der zuständigen Behörde für diesen Zweck ernannten Prüfer mit entsprechender Lehrberechtigung und gültiger Schleppflugberechtigung abzunehmenden Zusatzprüfung hat der Bewerber einen Schleppflug mit mindestens zwei aufeinander folgenden Vollkreisen hintereinander in gleich bleibender Höhe auszuführen. Der Prüfer hat ein entsprechendes schriftliches Gutachten an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(4) Wer sich um eine Schleppflugberechtigung für das Schleppen von Bannern bewirbt, muss nachweisen, dass er im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule eine den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt genügende und von der zuständigen Behörde genehmigte theoretische und praktische Ausbildung absolviert und dabei mindestens vier Bannerschleppflüge unter der Aufsicht eines Motorflugzeugfluglehrers mit gültiger Schleppflugberechtigung einwandfrei ausgeführt hat. Für Inhaber von Berechtigungen gemäß Abs. 3 (Segelschlepp) sind mindestens zwei Bannerschleppflüge erforderlich. Bei der von einem von der zuständigen Behörde für diesen Zweck ernannten Prüfer mit gültiger Lehrberechtigung und Schleppflugberechtigung abzunehmenden Zusatzprüfung hat der Bewerber einen Schleppflug mit mindestens zwei aufeinander folgenden Vollkreisen hintereinander in gleich bleibender Höhe auszuführen. Der Prüfer hat ein entsprechendes schriftliches Gutachten an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(5) Die Schleppflugberechtigungen gemäß den Abs. 3 und Abs. 4 sind jeweils vier Jahre gültig. Für die Verlängerung der jeweiligen Berechtigung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er innerhalb von zwölf Monaten vor Ablauf der Frist einen einwandfreien Schleppflug unter Aufsicht eines Motorflugzeuglehrers mit gültiger Schleppflugberechtigung in der jeweiligen Schleppflugart durchgeführt hat. Für die Erneuerung einer ruhenden Schleppflugberechtigung hat der Bewerber seine fachliche Befähigung bei einer praktischen Prüfung unter Anwendung der Abs. 3 bis 4 nachzuweisen.

(6) Bei den gemäß Abs. 3 und 5 erforderlichen Schleppflügen muss das geschleppte Luftfahrzeug von einem zur Ausführung derartiger Flüge berechtigten Zivilluftfahrer geführt werden.

Kunstflugberechtigung für Motorflugzeugpiloten

§ 22. (1) Motorflugzeugpiloten ist auf Antrag die besondere Berechtigung zu erteilen, Kunstflüge im Alleinflug und am Doppelsteuer auszuführen (Kunstflugberechtigung für Motorflugzeugpiloten), wenn sie eine von der zuständigen Behörde genehmigte und den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt genügende Ausbildung in einer Zivilluftfahrerschule absolviert sowie ihre fachliche Befähigung bei einer Zusatzprüfung nach den Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 nachgewiesen haben.

(2) Bei der Zusatzprüfung hat der Bewerber Kunstflugfiguren auszuführen:

a) zwei Überschläge aus der Normalfluglage nach oben,
b) je zwei hochgezogene Kehrtkurven nach links und nach rechts,
c) je zwei Rollen nach links und nach rechts,
d) je zwei halbe Überschläge nach oben mit anschließender halber Rolle nach rechts und nach links,
e) Trudeln mit mindestens drei Umdrehungen nach links und nach rechts,
f) einen Rückenflug von wenigstens 15 Sekunden Dauer, wenn ein geeignetes Flugzeug vorhanden ist, und
g) je zwei halbe Rollen nach links und nach rechts in einem Steigflug von ungefähr 30 Grad mit anschließendem Abschwung.

(3) Diese Figuren sind in zwei Prüfungsflügen vorzuführen, wobei die Durchführung des Prüfungsprogramms nicht länger als jeweils 15 Minuten dauern darf. Vor Beginn der Prüfungsflüge hat der Bewerber dem Prüfer (§ 13 Abs. 3) ein schriftliches Programm der Prüfungsflüge auszuhändigen. Jede Abweichung von diesem Programm macht den betreffenden Flug ungültig. Jeder Flug ist mit einem Gleitflug aus mindestens 300 m Höhe über Platz und einer Ziellandung abzuschließen. Dabei ist ein Seitengleitflug nach links und ein Seitengleitflug nach rechts auszuführen.

(4) Die Zusatzprüfung gemäß Abs. 2 und 3 ist von einem von der zuständigen Behörde gemäß § 13 Abs. 3 ernannten Prüfer mit gültiger Kunstflugberechtigung abzunehmen. Dieser hat ein entsprechendes Gutachten an die zuständige Behörde zu übermitteln.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Scheine und Berechtigungen gemäß JAR-FCL 1

§ 23. (1) Die Voraussetzungen für die Erteilung und Erhaltung einer Privatpilotenlizenz (Flugzeug), Berufspilotenlizenz (Flugzeug), Lizenz für Flugzeuge mit zwei Piloten (MPL) oder einer Linienpilotenlizenz (Flugzeug), einer mit einer solchen Lizenz verbundenen Berechtigung oder Prüferberechtigung (§ 13 Abs. 3), deren Umfang und Gültigkeitsdauer sowie die Voraussetzungen für die Verlängerung und Erneuerung solcher Lizenzen und Berechtigungen richten sich nach den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1).

(2) Wird in den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) auf die Bestimmungen der JAR-OPS 1 verwiesen, so sind die entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften unter der Verwaltungsverfahren in Verbindung mit der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008(AOCV 2008), BGBl. II Nr. 254/2008, in der jeweils gültigen Fassung, anzuwenden.

Eingeschränkter Privatpilotenschein

§ 24. (1) Die Voraussetzungen für die Erteilung und Erhaltung eines eingeschränkten Privatpilotenscheines, einer mit einem solchen verbundenen Berechtigung, deren Umfang und Gültigkeitsdauer sowie die Voraussetzungen für die Verlängerung und Erneuerung solcher Scheine und Berechtigungen richten sich unbeschadet der Bestimmungen des § 5 sowie der Abs. 2 bis 6 nach den Bestimmungen der ZLPV für Privatpiloten.

(3) Die theoretische Ausbildung und Prüfung für Scheine und Berechtigungen gemäß den Abs. 1 und 2 kann auch gemäß den in den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) für Privatpiloten festgelegten Inhalten erfolgen. Die theoretische Prüfung ist von der zuständigen Behörde bei der Bewerbung um eine Privatpilotenlizenz gemäß § 23 entsprechend anzurechnen.

(4) Das Verfahren für Prüfungen für den Erwerb von Scheinen und Berechtigungen gemäß Abs. 1 und Abs. 2 ist unter Anwendung der Bestimmung des § 13 Abs. 3 durchzuführen.

(5) Der Erwerb von Schleppflugberechtigungen und Kunstflugberechtigungen sowie die Verlängerung von Schleppflugberechtigungen durch Inhaber von Scheinen gemäß den Abs. 1 und 2 richtet sich nach den Bestimmungen dieser Verordnung.

(6) Die mit einem Schein gemäß Abs. 1 verbundenen Berechtigungen beschränken sich auf das österreichische Staatsgebiet und dürfen nur für einmotorige Flugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse von 2000 kg erworben und ausgeübt werden.

Ultraleichtschein

§ 24a. (1) Der Ultraleichtschein berechtigt gemäß den nachstehenden Bestimmungen zur Führung von Ultraleichtluftfahrzeugen gemäß § 4 Z 1 lit. d der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl. II Nr. 143/2010 mit der Ausnahme von Hubschraubern gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 im Rahmen der entsprechenden Klassenberechtigung nach Sichtflugregeln.

(2) Klassenberechtigungen im Sinne von Abs. 1 sind:

1. Klassenberechtigung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge (UL/A),
2. Klassenberechtigung für gewichtskraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge (UL/G),
3. Klassenberechtigung für einsitzige und mehrsitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 560 kg gemäß Anhang II lit. f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (UL/T) und
4. Klassenberechtigung für Motorgleitschirme gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit einer höchstzulässigen Leermasse (Masse einschließlich Gurtzeug und Rettungssystem) von mehr als 120 kg (UL/M).

(3) Inhaber einer Lizenz gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG oder Inhaber eines LAPL(A) sowie Inhaber von Berechtigungen gemäß § 64a (Motorsegler im Motorflug) sind unter Beachtung der Bestimmung des § 118b (Unterschiedsschulung) zur Führung von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen (Abs. 2 Z 1) berechtigt. Die zuständige Behörde hat auf Antrag eine Bescheinigung oder einen Ultraleichtschein mit der Klassenberechtigung für UL/A auszustellen, mit welcher die Berechtigung
beurkundet wird.

(4) Der Ultraleichtschein ist unbefristet gültig. Mit Ultraleichtscheinen verbundene Klassenberechtigungen sind so lange und insoweit gültig, als der Inhaber die in § 24g angeführten Voraussetzungen für eine Aufrechterhaltung der Berechtigungen erfüllt.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(5) Die zuständige Behörde hat das geeignete Format für den Ultraleichtschein festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen.

(6) Die zuständige Behörde darf unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und der Zweckmäßigkeit in Form eines Zivilluftfahrt-Personalhinweises (§ 1b) festlegen, inwiefern im Hinblick auf die in Abs. 1 und 2 genannten Scheine und Berechtigungen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 angewendet werden dürfen.

Bewerbung um einen Ultraleichtschein

§ 24b. Wer sich um einen Ultraleichtschein bewirbt, muss nachweisen, dass er gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine theoretische sowie praktische Ausbildung absolviert und seine fachliche Befähigung bei einer theoretischen und praktischen Prüfung unter sinngemäßer Anwendung des Verfahrens gemäß § 13 Abs. 3 nachgewiesen hat. Der Ultraleichtschein ist bei Erfüllung der Voraussetzungen gemeinsam mit der Klassenberechtigung für jene Klasse von Ultraleichtluftfahrzeugen im Sinne von § 24a Abs. 2 zu erteilen, auf welcher die praktische Ausbildung und Prüfung durchgeführt wurde.

Theoretische Ausbildung und Prüfung für Ultraleichtpiloten

§ 24c. (1) Die theoretische Ausbildung und Prüfung für Ultraleichtpiloten hat die folgenden Gegenstände in dem Umfang, wie sie für Ultraleichtpiloten im Rahmen der entsprechenden Klassenberechtigung von Bedeutung sind, zu umfassen:

1. Luftrecht,
2. Menschliches Leistungsvermögen,
3. Meteorologie,
4. Kommunikation (einschließlich gegebenenfalls Funksprechzeugnis),
5. Aerodynamik,
6. Betriebliche Verfahren,
7. Flugleistung und Flugplanung,
8. Allgemeine Luftfahrzeugkunde und
9. Navigation

(2) Die zuständige Behörde hat gemäß § 44 Abs. 3 LFG auf der Grundlage der Bestimmungen im Abs. 1 theoretische Ausbildungsinhalte einschließlich der von den Zivilluftfahrerschulen zu beachtenden Lehrpläne festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Praktische Ausbildung und Prüfung für Ultraleichtpiloten

§ 24d. (1) Die praktische Ausbildung hat jene praktischen Kenntnisse zu vermitteln, die für die sichere Führung der entsprechenden Klasse von Luftfahrzeugen erforderlich sind. Die gesamte praktische Ausbildung und Prüfung ist zur Gänze in einer Klasse von Luftfahrzeugen durchzuführen.

(2) Für die Klassenberechtigung UL/A ist eine Gesamtflugzeit von mindestens 30 Stunden, darin enthalten mindestens 10 Stunden im Alleinflug, erforderlich. Die praktische Ausbildung hat insbesondere zu umfassen:

1. Starts und Landungen auf verschiedenen Flugplätzen,
2. Notlandeübungen unter Aufsicht eines Fluglehrers,
3. Überlandflüge mit wenigstens zwei Dreiecksflügen über eine Strecke von mindestens 150 Kilometern und
4. theoretische und praktische Einweisung in besondere Flugzustände und in das Verhalten bei Notfällen.

(3) Für die Klassenberechtigung UL/G ist eine Gesamtflugzeit von mindestens 30 Stunden, darin enthalten mindestens 10 Stunden im Alleinflug, erforderlich. Die praktische Ausbildung hat insbesondere zu umfassen:

1. Starts und Landungen auf verschiedenen Flugplätzen,
2. Notlandeübungen unter Aufsicht eines Fluglehrers,
3. Überlandflüge mit wenigstens zwei Dreiecksflügen über eine Strecke von mindestens 50 Kilometer und

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

4. theoretische und praktische Einweisung in besondere Flugzustände und in das Verhalten bei Notfällen.

(4) Für die Klassenberechtigung UL/T ist eine Gesamtflugzeit von mindestens 35 Flugstunden und mindestens 150 Landungen mit Tragschraubern erforderlich. In der Gesamtflugzeit müssen enthalten sein:

1. 10 Flugstunden in Begleitung eines Fluglehrers,
2. mindestens 5 Flugstunden im Alleinflug,
3. mindestens 20 Alleinlandungen,
4. Starts und Landungen auf verschiedenen Flugplätzen,
5. Notlandeübungen mit Fluglehrer,
6. mindestens zwei Überlandflüge mit Fluglehrer über jeweils eine Gesamtstrecke von mindestens 150 Kilometer mit Zwischenlandung,
7. mindestens ein Überlandflug im Alleinflug über mind. 50 km Strecke mit Zwischenlandung auf einem anderen Flugplatz,
8. eine theoretische und praktische Einweisung zur Beherrschung des Tragschraubers in besonderen Flugzuständen sowie
9. eine theoretische und praktische Einweisung in das Verhalten in Notfällen.

(5) Für die Klassenberechtigung UL/M hat die praktische Ausbildung zu umfassen:

1. Grundberechtigung für Hänge- und Paragleiter gemäß § 79 und eine praktische Grundausbildung auf doppelsitzigen, von der zuständigen Behörde als schulungstauglich genehmigten Motorgleitschirmen,
2. Mindestens 30 Starts und Landungen mit Motorgleitschirmschirmen (Höhenaufbau, Platzrunde, Landeeinteilung, Landung) und
3. Überlandflüge von jeweils mindestens 1 Stunde Dauer oder 30 km Strecke.

(6) Ein Alleinüberlandflug darf erst nach entsprechend durchgeführter theoretischer Ausbildung absolviert werden. Die praktische Prüfung ist innerhalb von 24 Monaten ab Abschluss der theoretischen Prüfung abzuschließen. Für Alleinüberlandflüge ist vom Lehrberechtigten unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt ein schriftlicher Flugauftrag zu erteilen.

(7) Die zuständige Behörde hat gemäß § 44 Abs. 3 LFG auf der Grundlage der Bestimmungen für die praktischen Ausbildungsinhalte einschließlich eines von der ausbildenden Zivilluftfahrerschule zu beachtenden Ausbildungsprogramms festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(8) Die praktische Prüfung hat gemäß dem von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Prüfungsprogramm zu erfolgen. Der Inhalt des Prüfungsprogramms ist von der zuständigen Behörde in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen.

Anrechnung bei Ausbildung und Prüfung für Ultraleichtpiloten

§ 24e. (1) Die zuständige Behörde kann hinsichtlich des theoretischen Teils der Ausbildung und Prüfung von der Ausbildung und dem Nachweis der erforderlichen fachlichen Befähigung in einem bestimmten Teilgebiet absehen, sofern anlässlich einer früheren Prüfung die fachliche Befähigung im betreffenden Teilgebiet bereits nachgewiesen worden ist. Im Falle einer im Ausland abgelegten Prüfung ist von der zuständigen Behörde dabei sicherzustellen, dass Ausbildung und Prüfung im Hinblick auf den dabei gewährleisteten Standard den entsprechenden inländischen Anforderungen gleichwertig sind.

(2) Die zuständige Behörde kann bei Inhabern von inländischen Zivilluftfahrerscheinen oder gleichwertigen ausländischen Erlaubnissen unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die gemäß § 24d geforderte praktische Ausbildung vorher erfolgte praktische Ausbildungen und erworbene Flugerfahrung anrechnen.

(3) Das Ausmaß der Anrechnung gemäß Abs. 2 kann im Hinblick auf den Erwerb von Klassenberechtigungen für UL/A bei Inhabern der in § 24a Abs. 3 genannten Scheine, Inhabern von Segelfliegerscheinen (§§ 61ff) sowie von Inhabern einer gleichwertigen und inhaltlich der angestrebten Berechtigung entsprechenden ausländischen Berechtigung auf Grund des Ergebnisses eines von einer Zivilluftfahrerschule durchgeführten Status-Überprüfungsfluges, bei welchem das Ausmaß der noch erforderlichen praktischen Ausbildung festgestellt wird, erfolgen. Die zuständige Behörde kann bei Inhabern von in § 24a Abs. 3 genannten Scheinen und Inhabern einer gleichwertigen und inhaltlich der angestrebten Berechtigung entsprechenden ausländischen Berechtigung vom Erfordernis weiterer praktischer Ausbildung beziehungsweise von der Durchführung eines Status-Überprüfungsfluges absehen, sofern insbesondere im Hinblick auf die nachgewiesene Erfahrung des Piloten die

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist. Inhaber von Segelfliegerscheinen ausgenommen Inhaber von Berechtigungen gemäß § 64a (Motorsegler im Motorflug) müssen jedoch jedenfalls eine praktische Ausbildung auf Ultraleichtflugzeugen im Ausmaß von mindestens 15 Stunden einschließlich mindestens 5 Stunden Alleinflugzeit absolvieren. Der Inhalt des Status-Überprüfungsfluges hat dem praktischen Prüfungsprogramm zu entsprechen. Über das Ergebnis des Status-Überprüfungsfluges ist von der Zivilluftfahrerschule ein schriftlicher Bericht zu erstellen und mit Stellung des Antrages auf Erteilung eines Scheins oder einer Berechtigung gemäß § 24a an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(4) Das Ausmaß der Anrechnung gemäß Abs. 2 im Hinblick auf den Erwerb von Klassenberechtigungen für UL/A beträgt bei Hubschrauberpiloten oder Inhabern einer Klassenberechtigung UL/T bis zu fünf Stunden.

(5) Bei Bewerbern um eine Klassenberechtigung UL/T, die über eine Berechtigung UL/A oder über einen Segelfliegerschein mit Startartberechtigung Hilfsmotorstart verfügen oder die über eine Berechtigung gemäß § 64a verfügen oder über eine entsprechende Lizenz und Berechtigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 verfügen, können bis zu 20 Flugstunden und 50 Starts und Landungen durch Flugzeit als verantwortlicher Pilot ersetzt werden, wobei in der Gesamtflugzeit mindestens 5 Stunden in Begleitung eines Fluglehrers, mindestens 5 Stunden im Alleinflug sowie mindestens 20 Alleinlandungen enthalten sein müssen. Die Überlandflugausbildung kann in solchen Fällen auf einen Überlandflug unter Aufsicht eines Fluglehrers mit mindestens 50 Kilometer und drei Landungen auf weiteren Plätzen reduziert werden. Bei Bewerbern mit gültiger Klassenberechtigung UL/G können fünf Stunden durch Flugzeit als verantwortlicher Pilot ersetzt werden.

(6) Wird eine Klassenberechtigung UL/G angestrebt, kann eine Anrechnung gemäß Abs. 2 bei Hubschrauberpiloten, Inhabern einer Klassenberechtigung UL/T oder Piloten von Hänge- beziehungsweise Paragleitern (§§ 79ff) im Ausmaß von bis zu zehn Stunden erfolgen.

(7) Wird eine Klassenberechtigung UL/M angestrebt, ist eine Anrechnung gemäß Abs. 2 bei Inhabern einer Berechtigung für motorisierte Hänge- beziehungsweise Paragleiter gemäß § 86 insofern zulässig, als das Erfordernis gemäß § 24d. Abs. 5 Z 2 durch eine den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt genügende Unterschiedsschulung durch einen berechtigten Fluglehrer ersetzt werden kann.

(8) Inhaber eines Ultraleichtscheins, die den Erwerb einer weiteren Klassenberechtigung anstreben, müssen eine auf die entsprechende Klasse bezogene theoretische Ausbildung und Prüfung in den Gegenständen allgemeine und spezielle Luftfahrzeugkenntnisse sowie flugbetriebliche Verfahren durchführen. Im Hinblick auf die praktische Ausbildung kann eine Anrechnung gemäß den vorstehenden Bestimmungen erfolgen. Wird eine Klassenberechtigung UL/A angestrebt, hat die praktische Ausbildung jedoch jedenfalls 25 Stunden Flugzeit einschließlich 10 Stunden Alleinflug zu betragen. Wird eine Klassenberechtigung UL/G angestrebt, hat die praktische Ausbildung jedenfalls 20 Stunden Flugzeit einschließlich 10 Stunden Alleinflug zu betragen. Wird eine Klassenberechtigung UL/M angestrebt, ist unbeschadet der Bestimmungen in Abs. 5 und 6 die gesamte praktische Ausbildung gemäß § 24d zu absolvieren.

Passagierberechtigung, Schleppberechtigung und Kunstflugberechtigung für Ultraleichtpiloten

§ 24f. (1) Die Mitnahme von Fluggästen ist für einen Inhaber eines Ultraleichtscheins nur erlaubt, wenn er über die erforderliche Erfahrung gemäß Abs. 2 bis 4 verfügt.

(2) Ultraleichtpiloten mit Klassenberechtigung UL/A und UL/G sind zur Mitnahme von Fluggästen berechtigt, wenn sie eine Erfahrung von 10 Stunden als verantwortlicher Pilot nach dem Erwerb dieser Klassenberechtigung nachweisen können. Dieses Erfordernis entfällt für Inhaber einer Lizenz gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG sowie für Inhaber einer Berechtigung gemäß § 64a, sofern sie im Rahmen dieser Berechtigung eine Erfahrung von mindestens 10 Stunden als verantwortlicher Pilot nach dem Erwerb dieser Berechtigung nachweisen können.

(3) Ultraleichtpiloten mit Klassenberechtigung UL/T sind zur Mitnahme von Fluggästen in mehrsitzigen Tragschraubern berechtigt, wenn sie mindestens 10 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot nach dem Erwerb dieser Klassenberechtigung, nachweisen.

(4) Ultraleichtpiloten der Klassenberechtigung für Motorgleitschirme UL/M sind zur Mitnahme von Fluggästen berechtigt, wenn sie mindestens 100 Landungen mit Motorschirm nach dem Erwerb der entsprechenden Klassenberechtigung an mindestens 20 verschiedenen Kalendertagen nachweisen.

(5) Einem Ultraleichtpiloten mit Klassenberechtigung UL/A ist eine Schleppflugberechtigung für das Schleppen von Segelflugzeugen zu erteilen, wenn er:

1. 30 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf Motorflugzeugen einschließlich Ultraleichtflugzeugen, davon 5 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf für Segelflugschlepp geeigneten Ultraleichtflugzeugen nachweist,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. er im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule eine den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt genügende und von der zuständigen Behörde genehmigte theoretische und praktische Ausbildung absolviert und dabei mindestens fünf Segelschleppflüge mit einem Ultraleichtflugzeug unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten für die Klassenberechtigung UL/A mit gültiger Schleppflugberechtigung einwandfrei ausgeführt hat,
3. er bei einer praktischen Prüfung seine fachliche Befähigung gemäß einem von der zuständigen Behörde festgelegten Prüfungsprogramm nachgewiesen hat. Der Prüfer hat ein entsprechendes schriftliches Gutachten an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(6) Einem Ultraleichtpiloten mit Klassenberechtigung UL/A beziehungsweise UL/G ist eine Schleppflugberechtigung für das Schleppen von Bannern zu erteilen, wenn er:

1. 30 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf Motorflugzeugen einschließlich Ultraleichtflugzeugen, davon 5 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot im Rahmen der entsprechenden Klassenberechtigung auf für Bannerschlepp geeigneten Ultraleichtflugzeugen nachweist,
2. er im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule eine den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt genügende und von der zuständigen Behörde genehmigte theoretische und praktische Ausbildung absolviert und dabei mindestens fünf Bannerschleppflüge unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten für die Klassenberechtigung UL/A beziehungsweise UL/G mit gültiger Bannerschleppflugberechtigung einwandfrei ausgeführt hat,
3. er bei einer praktischen Prüfung seine fachliche Befähigung gemäß einem von der zuständigen Behörde festgelegten Prüfungsprogramm nachgewiesen hat. Der Prüfer hat ein entsprechendes schriftliches Gutachten an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(7) Einem Ultraleichtpiloten mit Klassenberechtigung UL/A beziehungsweise UL/G ist eine Schleppflugberechtigung für das Schleppen von Hängegleitern zu erteilen, wenn er:

1. 30 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf Motorflugzeugen einschließlich Ultraleichtflugzeugen, davon 5 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot im Rahmen der entsprechenden Klassenberechtigung auf für Hängegleiterschlepp geeigneten Ultraleichtflugzeugen nachweist,
2. er im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule eine den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt genügende und von der zuständigen Behörde genehmigte theoretische und praktische Ausbildung absolviert und dabei mindestens fünf Hängegleiterschleppflüge unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten für die Klassenberechtigung UL/A beziehungsweise UL/G mit gültiger Hängegleiterschleppflugberechtigung einwandfrei ausgeführt hat,
3. er bei einer praktischen Prüfung seine fachliche Befähigung gemäß einem von der zuständigen Behörde festgelegten Prüfungsprogramm nachgewiesen hat. Der Prüfer hat ein entsprechendes schriftliches Gutachten an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(8) Die Schleppflugberechtigungen gemäß den Abs. 5 bis 7 sind unbefristet gültig. Um eine Berechtigung gemäß den Abs. 5 bis 7 ausüben zu dürfen, muss der Inhaber während der vergangenen 24 Monate mindestens 5 Schleppflüge durchgeführt haben. Wird diese Anforderung nicht erfüllt, müssen für die für die Ausübung der Berechtigung erforderlichen Schleppflüge unter Aufsicht eines Inhabers der entsprechenden Lehrberechtigung durchgeführt werden, bevor die Schleppflugberechtigung wieder ausgeübt werden darf.

(9) Bei den gemäß Abs. 5, 7 und 8 erforderlichen Schleppflügen muss das geschleppte Luftfahrzeug von einem zur Ausführung derartiger Flüge berechtigten Zivilluftfahrer geführt werden.

(10) Inhaber einer gültigen Schleppberechtigung gemäß dieser Verordnung (§§ 21 oder 64a) oder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG sind unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt zur Durchführung von Schleppflügen mit aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen im Rahmen der jeweiligen Schleppflugberechtigung gemäß § 21 oder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 berechtigt. Die zuständige Behörde hat auf Antrag eine entsprechende Bescheinigung auszustellen oder, sofern der Pilot über einen Ultraleichtschein verfügt, eine entsprechende Eintragung in den Ultraleichtschein vorzunehmen.

(11) Ultraleichtpiloten mit Klassenberechtigung UL/A ist auf Antrag die besondere Berechtigung zu erteilen, Kunstflüge auszuführen (Kunstflugberechtigung für Ultraleichtpiloten), wenn sie eine von der zuständigen Behörde genehmigte und den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt genügende Ausbildung in einer Zivilluftfahrerschule absolviert sowie ihre fachliche Befähigung bei einer Zusatzprüfung unter Anwendung der Bestimmungen des § 22 nachgewiesen haben. Inhaber einer gültigen Kunstflugberechtigung gemäß dieser Verordnung oder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG sind unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt zur Durchführung von Kunstflügen mit aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen berechtigt. Die zuständige Behörde hat auf Antrag eine entspre-

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

chende Bescheinigung auszustellen oder, sofern der Pilot über einen Ultraleichtschein verfügt, eine entsprechende Eintragung in den Ultraleichtschein vorzunehmen.

Aufrechterhaltung und Erneuerung von mit Ultraleichtscheinen verbundenen Klassenberechtigungen

§ 24g. (1) Klassenberechtigungen für Inhaber von Ultraleichtscheinen sind ab dem Zeitpunkt der Erteilung vorbehaltlich der Erfüllung der Anforderungen für deren Aufrechterhaltung 2 Jahre gültig.

(2) Für die Aufrechterhaltung einer Klassenberechtigung hat der Pilot ab dem Zeitpunkt des Ablaufens eines Zeitraums von zwei Jahren nach Erteilung der Berechtigung die Erfüllung folgender Voraussetzungen nachzuweisen:

1. Für Inhaber einer Klassenberechtigung UL/A während der vergangenen 24 Monate 25 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder einmotorigen kolbengetriebenen Motorflugzeugen. Im Falle der Durchführung eines mindestens einstündigen und im Flugbuch dokumentierten Übungsflugs mit einem berechtigten Fluglehrer auf einem aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeug innerhalb der letzten 12 Monate reduziert sich die erforderliche Flugzeit auf 12 Stunden. In der Flugzeit müssen mindestens 12 Starts und 12 Landungen sowie, falls kein Übungsflug durchgeführt wird, mindestens 10 Stunden innerhalb der letzten zwölf Monate enthalten sein.
2. Für Inhaber einer Klassenberechtigung UL/G während der vergangenen 24 Monate mindestens 12 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf gewichtskraftgesteuerten Ultraleichtflugzeugen, wobei in diesen 12 Stunden 12 Starts und 12 Landungen sowie mindestens 6 Stunden innerhalb der letzten zwölf Monate enthalten sein müssen,
3. Für Inhaber einer Klassenberechtigung UL/T während der vergangenen 24 Monate mindestens 12 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf Tragschraubern, wobei in diesen 12 Stunden 12 Starts und 12 Landungen sowie mindestens 6 Stunden innerhalb der letzten zwölf Monate sowie ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers enthalten sein müssen.
4. Für Inhaber einer Klassenberechtigung UL/M während der vergangenen 24 Monate mindestens 30 Starts und 30 Landungen als verantwortlicher Pilot mit Motorgleitschirmen mit einer höchstzulässigen Leermasse von mehr als 120 kg, wobei mindestens 10 Starts und 10 Landungen innerhalb der letzten 12 Monate enthalten sein müssen.

(3) Die zur Aufrechterhaltung gemäß Abs. 2 erforderlichen Flugstunden sowie Starts und Landungen sind durch entsprechende Eintragungen im Flugbuch zu dokumentieren. Die Erfüllung der Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung der Berechtigung ist spätestens zwei Jahre nach Erteilung der Berechtigung durch einen Vermerk eines Prüfers im Flugbuch zu beurkunden (Prüfervermerk). Eine Kopie des Prüfervermerks ist innerhalb von vier Wochen nach Vornahme vom Prüfer an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(4) Werden die Voraussetzungen gemäß den Abs. 2 und 3 nicht erfüllt, darf die entsprechende Klassenberechtigung nicht ausgeübt werden, bevor diese gemäß Abs. 5 erneuert wurde.

(5) Für die Erneuerung einer Klassenberechtigung für Ultraleichtscheine ist ein einwandfreier Überprüfungsflug unter Anwendung von § 24d erforderlich, bei dem das Weiterbestehen der fachlichen Befähigung von einem berechtigten Prüfer für Ultraleichtpiloten (§ 24i) festgestellt und im Flugbuch beurkundet wurde. Beträgt der Zeitraum, in welchem die Klassenberechtigung gemäß Abs. 4 nicht ausgeübt werden durfte, mehr als 2 Jahre, so ist für eine Erneuerung der Berechtigung ein gesonderter Nachweis der fachlichen Befähigung durch eine theoretische und praktische Prüfung, deren Einzelheiten von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen sind, nachzuweisen. Eine Kopie des Protokolls des Überprüfungsflugs beziehungsweise des Prüfungsprotokolls ist innerhalb von vier Wochen vom Prüfer an die zuständige Behörde zu übermitteln.

Lehrberechtigung für Ultraleichtpiloten

§ 24h. (1) Die Lehrberechtigung zur Ausbildung für den Erwerb von Ultraleichtscheinen und damit verbundenen Klassenberechtigungen ist von der zuständigen Behörde zu erteilen und in den Ultraleichtschein einzutragen, wenn die Voraussetzungen gemäß Abs. 2 erfüllt sind und der Bewerber seine fachliche Befähigung

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

bei einer theoretischen und praktischen Ausbildung und Prüfung gemäß den nachstehenden Bestimmungen nachgewiesen hat.

(2) Für die die Erteilung einer Lehrberechtigung gemäß Abs. 1 muss der Bewerber:

1. über eine gültigen Ultraleichtschein samt entsprechender gültiger Klassenberechtigung verfügen und
2. unbeschadet der Bestimmung im Abs. 4 im Hinblick auf die Lehrberechtigung UL/A, G und T mindestens 150 Stunden Flugerfahrung und für UL/M wenigstens 100 Starts und 100 Landungen an 20 verschiedenen Kalendertagen im Rahmen der entsprechenden Klassenberechtigung als verantwortlicher Pilot nach Erteilung der jeweiligen Klassenberechtigung nachweisen können und 3.eine theoretische und praktische Ausbildung und Prüfung gemäß den nachstehenden Bestimmungen erfolgreich absolviert haben.

(3) Die Ausbildung für die Erlangung einer Lehrberechtigung gemäß Abs. 1 hat einen von der zuständigen Behörde genehmigten Lehrgang mit einem entsprechenden Ausbildungsprogramm zu umfassen. Die zuständige Behörde hat gemäß § 44 Abs. 3 LFG unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt einen Standardlehrplan für dieses Ausbildungsprogramm festzulegen und in geeigneter Weise zu veröffentlichen. Vor der Zulassung zum Lehrgang ist durch einen ernannten Prüfer gemäß § 24i die Eignung des Bewerbers für die Teilnahme am Lehrgang zu bestätigen.

(4) Der Bewerber um eine Berechtigung gemäß Abs. 1 hat seine fachliche Befähigung zur Erteilung von praktischem Unterricht für Ultraleichtpiloten bei einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, deren Inhalt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen ist. Diese Prüfung ist von einem ernannten Prüfer gemäß § 24i durchzuführen.

(5) Innerhalb von zwölf Monaten nach erfolgreicher Ablegung der Prüfung gemäß Abs. 4 muss der Bewerber weiters eine erfolgreiche Ausbildungstätigkeit bei der praktischen Ausbildung von Ultraleichtpiloten unter Aufsicht eines berechtigten Fluglehrers in einem von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegendem Ausmaß durchgeführt haben.

(6) Die zuständige Behörde kann unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt bei Inhabern einer gültigen Lehrberechtigung gemäß dieser Verordnung oder gleichwertiger ausländischer Lehrberechtigungen erlangte Flugerfahrung und Ausbildung anrechnen. Inhabern einer Lizenz mit Lehrberechtigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 für die Klassenberechtigung SEP oder TMG sowie Inhabern von Lehrberechtigungen gemäß § 68a ist die Lehrberechtigung für die Klassenberechtigung UL/A nach erfolgreicher Durchführung eines entsprechenden Prüfungsflugs auf einem Ultraleichtflugzeug mit einem berechtigten Prüfer zu erteilen und in den Ultraleichtschein einzutragen. Die zuständige Behörde kann bei Fluglehrern für die Klassenberechtigung SEP oder TMG gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder gemäß § 68a, sofern die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, vom Erfordernis des Prüfungsflugs absehen und die entsprechende Lehrberechtigung auch ohne vorherigen Erwerb eines Ultraleichtscheins erteilen. Dem Antragsteller ist diesfalls eine entsprechende Bescheinigung auszustellen, in welcher die Berechtigung beurkundet wird.

(7) Die Lehrberechtigung gemäß Abs. 1 ist auf drei Jahre befristet zu erteilen. Für die Verlängerung durch die zuständige Behörde um weitere drei Jahre hat der Bewerber nachzuweisen, dass von den drei nachfolgend genannten Bedingungen wenigstens zwei während der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung erfüllt wurden:

1. Flugausbildungstätigkeit als Lehrberechtigter im Ausmaß von 25 Stunden in der jeweiligen Klassenberechtigung UL/A, UL/G und UL/T gemäß § 24a Abs. 2. Für die Klassenberechtigung UL/A wird Inhabern einer Lizenz mit gültiger Lehrberechtigung und gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und für Inhaber von Berechtigungen gemäß § 64a die im Rahmen dieser Berechtigungen ausgeübte Lehrzeit angerechnet,
2. Teilnahme an einem von der zuständigen Behörde genehmigten oder von dieser selbst durchgeführten Fortbildungslehrgang für Fluglehrer für Ultraleichtpiloten im letzten Jahr vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung,
3. erfolgreiche Ablegung einer praktischen Prüfung unter Anwendung der Bestimmungen im Abs. 4 im letzten Jahr vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung.

(8) Nach Ablauf der Gültigkeit der Frist gemäß Abs. 7 tritt Ruhen der Lehrberechtigung ein. Für eine Erneuerung der Lehrberechtigung durch die zuständige Behörde hat der Bewerber seine fachliche Befähigung mittels einer theoretischen und praktischen Prüfung, deren Einzelheiten von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen sind, bei einem bestellten Prüfer gesondert nachzuweisen.

(9) Bei Inhabern einer Lehrberechtigung für die Klassenberechtigung UL/M ist für eine Verlängerung der Lehrberechtigung eine Flugausbildungstätigkeit im Ausmaß von 100 Landungen als Lehrberechtigter nachzu-

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

weisen und die Fähigkeit zur Ausbildung von Ultraleichtpiloten in Form eines Prüfungsfluges unter Anwendung von Abs. 5 zu belegen.

Prüfer für Ultraleichtpiloten

§ 24i. (1) Praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen im Hinblick auf die Berechtigung zur Führung von Ultraleichtluftfahrzeugen gemäß § 24a oder Lehrberechtigungen gemäß § 24h sind, sofern die vorstehenden Bestimmungen nichts anderes bestimmen, von durch die Behörde für diesen Zweck ernannten Prüfern durchzuführen. Die Ernennungsdauer ist von der zuständigen Behörde auf drei Jahre zu befristen.

(2) Prüfer für UL/A, UL/G und UL/T müssen über eine gültige Lehrberechtigung für die entsprechende Klassenberechtigung von Ultraleichtluftfahrzeugen sowie über das für die Prüfungstätigkeit erforderliche Ausmaß an praktischer Erfahrung von 200 Stunden als Lehrberechtigter verfügen. Inhabern einer Lizenz mit Lehrberechtigung und gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und Inhabern von Berechtigungen gemäß § 64a wird für die Lehrberechtigung UL/A ihre Lehrtätigkeit angerechnet. Inhaber einer Prüferberechtigung gemäß der für die Klassenberechtigung SEP oder TMG gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und Inhaber von Prüferberechtigungen gemäß § 64a können von der zuständigen Behörde, sofern die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, auch ohne vollständige Erfüllung der vorstehend genannten Voraussetzungen zu Prüfern für die Klassenberechtigung UL/A ernannt werden.

(3) Prüfer für UL/M müssen über eine gültige Lehrberechtigung für die Klassenberechtigung UL/M sowie ein für die Prüfungstätigkeit erforderliches Ausmaß an praktischer Erfahrung von 200 Landungen als Lehrberechtigter verfügen.

(4) Für eine Verlängerung der Prüferernennung um weitere drei Jahre ist nachzuweisen, dass

1. die Ernennungsvoraussetzungen gemäß Abs. 1 bis 3 weiter erfüllt sind,
2. der Prüfer jedes Jahr mindestens zwei praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen für eine Erneuerung durchgeführt hat und
3. der Prüfer während des Gültigkeitszeitraums der Prüferberechtigung an einem Prüfer-Auffrischungslehrgang bei der zuständigen Behörde teilgenommen hat.

m. Gemeinsame Bestimmungen für Zivilluftfahrer Sprechfunkberechtigung

§ 117. (1) Auf Antrag ist Ultraleichtpiloten, Freiballonfahrern, Segelfliegern sowie von Piloten von Hängebeziehungsweise Paragleitern die besondere Berechtigung zu erteilen, den Funktelefoniedienst auf Zivilluftfahrzeugen auszuüben, die sie im Fluge zu führen berechtigt sind (beschränkte Sprechfunkberechtigung), wenn die in Abs. 3 bezeichnete Voraussetzung gegeben ist und die fachliche Befähigung bei einer praktischen Zusatzprüfung gemäß Abs. 4 nachgewiesen wurde.

(2) Inhabern von Pilotenlizenzen gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 steht die beschränkte Sprechfunkberechtigung bereits auf Grund ihrer Pilotenberechtigung zu. Als Nachweis der für solche Zivilluftfahrer erforderlichen theoretischen Ausbildung und Befähigung für die Durchführung des Flugfunkdienstes ist ein entsprechendes Funker-Zeugnis für den Flugfunkdienst gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 erforderlich.

(3) Die im Abs. 1 bezeichneten Piloten benötigen für den Erwerb der beschränkten Sprechfunkberechtigung gemäß Abs. 1 ein entsprechendes Funkerzeugnis für den Flugfunkdienst gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998.

(4) Die praktische Zusatzprüfung für die im Abs. 1 bezeichneten Piloten besteht darin, dass der Bewerber bei einem Prüfungsflug mit der Flugsicherungsstelle Funkverbindung aufzunehmen und mindestens 15 Minuten lang aufrechtzuerhalten hat.

Flugbücher

§ 118. (1) Das von jedem Zivilluftfahrer und jedem Flugschüler zum Nachweis seiner praktischen Betätigung als Zivilluftfahrer beziehungsweise als Flugschüler gemäß § 42 LFG zu führende Flugbuch hat für:

1. Fallschirmspringer (Fallschirmspringer-Sprungbuch) dem Muster und den Erläuterungen gemäß Anlage 6c und
2. allen anderen Zivilluftfahrer dem Muster und den Erläuterungen gemäß Anlage 6 lit. a zu entsprechen, wobei die Eintragungen getrennt nach Berechtigungen zu erfolgen haben.

(2) Die zuständige Behörde kann Abweichungen zu der gemäß Abs. 1 in Verbindung mit Anlage 6 festgelegten Form und Inhalt von Flugbüchern einschließlich der Führung des Flugbuches in elektronischer Form zulassen, sofern ein ausreichender Nachweis der Tätigkeit als Zivilluftfahrer sichergestellt ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(3) Der Zivilluftfahrer hat die Richtigkeit seiner Eintragungen im Flugbuch oder Sprungbuch durch seine Unterschrift ausdrücklich zu bestätigen.

(4) Als einzutragende Flugzeit im Sinne der vorstehenden Bestimmungen gilt, sofern in den Bestimmungen dieser Verordnung keine abweichenden Regelungen vorgesehen sind, die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich das Luftfahrzeug in Bewegung setzt, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem es am Ende des Fluges zum Stillstand kommt.

Berechtigung zur Beförderung von Fluggästen

§ 118a. (1) Sofern Regelungen dieser Verordnung nichts anderes bestimmen, darf ein Pilot eines Motorflugzeuges, eines Ultraleichtluftfahrzeugs oder eines Segelflugzeuges seine Berechtigung bei der Beförderung von Fluggästen als verantwortlicher Pilot nur ausüben, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Flüge, die jeweils Start und Landung enthalten, als steuernder Pilot im Rahmen dieser Berechtigung durchgeführt hat.

(2) Ein Freiballonfahrer darf seine Berechtigung bei der Beförderung von Fluggästen als verantwortlicher Pilot nur ausüben, wenn er in den vergangenen 180 Tagen
1.mindestens 3 Fahrten als steuernder Pilot in einem Ballon, davon mindestens eine Fahrt in einem Ballon der entsprechenden Klasse und Gruppe im Sinne der Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder
2.eine Fahrt in der entsprechenden Ballonklasse und -gruppe unter der Aufsicht eines qualifizierten Lehrberechtigten nachweisen kann.

Unterschiedsschulung und Vertrautmachung

§ 118b. (1) Beabsichtigt der Inhaber eines Zivilluftfahrerscheins ausgenommen eines Scheins gemäß § 23 oder § 25 im Rahmen seiner Berechtigung ein Luftfahrzeug eines Musters oder einer Baureihe zu steuern, mit welchem er bisher noch keine Flüge als steuernder Pilot durchgeführt hat, hat er zuvor eine unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt ausgestaltete Unterschiedsschulung im Hinblick auf das betreffende Luftfahrzeugmuster oder die betreffende Baureihe zu absolvieren. Eine Unterschiedsschulung ist von einem Fluglehrer oder einer Person, die durch entsprechende Erfahrung auf dem betreffenden Muster oder Baureihe qualifiziert ist, durchzuführen und im Flugbuch des Piloten zu dokumentieren.

(2) Die zuständige Behörde kann unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt bestimmte Fälle festlegen, in denen die Unterschiedsschulung durch eine Vertrautmachung ersetzt werden kann. Eine Vertrautmachung beinhaltet dabei den selbständigen Erwerb der erforderlichen zusätzlichen Kenntnisse. Eine derartige Festlegung ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.“

Sprachkenntnisse von Piloten

§ 119a. (1) Bewerber um sowie Inhaber von Lizenzen und Berechtigungen gemäß § 23 und § 25 haben ihre Fähigkeit nachzuweisen, die Sprache, in welcher der Sprechfunkverkehr durchgeführt wird, zu verstehen und sprechen. Die zuständige Behörde hat die notwendige Bewertung der Sprachkenntnisse im Sinne der Einstufungsskala gemäß Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) vorzunehmen, wobei die Art der Bewertung und Überprüfung von der zuständigen Behörde festzulegen ist. Die zuständige Behörde hat dem Inhaber der Lizenz die Fähigkeit in jenen Sprachen zu bescheinigen, in welchen dieser wenigstens Stufe 4 im Sinne der Einstufungsskala gemäß Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachgewiesen hat.

(2) Die gemäß Abs. 1 erforderlichen Sprachkenntnisse müssen in jeder Sprache, in welcher Sprechfunkverkehr durchgeführt wird, mindestens der Stufe 4 (Einsatzfähigkeit) im Sinne der Bestimmungen der Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) entsprechen.

(3) Die zuständige Behörde hat die Sprachkompetenz von Lizenzinhabern in von der zuständigen Behörde festzulegenden Abständen regelmäßig zu beurteilen und das Ergebnis der Beurteilung entsprechend zu bescheinigen. Die Art der Bewertung und Überprüfung ist von der zuständigen Behörde festzulegen. Die Zeitabstände dürfen bei Piloten, welche Stufe 4 im Sinne der Einstufungsskala gemäß Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachgewiesen haben, vier Jahre und bei Piloten, welche Stufe 5 im Sinne der Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachgewiesen haben, sechs Jahre nicht überschreiten.

(4) Die regelmäßige Überprüfung der Sprachkompetenz gemäß Abs. 3 ist nicht erforderlich, falls der zuständigen Behörde Stufe 6 (Expertenniveau) im Sinne der Einstufungsskala der Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachgewiesen wurde.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Ad 3 Zivilflugplatz-Betriebsordnung 2024[19]

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. (1) Mit dieser Verordnung werden Bestimmungen über den Betrieb von Zivilflugplätzen und Militärflugplätzen, die gemäß § 62 Abs. 3 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, sowie das Verhalten auf diesen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt festgelegt.

(2) Im Anwendungsbereich dieser Verordnung tritt im Falle von Militärflugplätzen, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, an die Stelle des Zivilflugplatzhalters der Inhaber der Bewilligung gemäß § 62 LFG und an die Stelle der für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Landesverteidigung. Abs. 3 sowie alle Bestimmungen dieser Verordnung, die sich auf Flughäfen und/oder öffentliche Zivilflugplätze beziehen, sind für Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, im Rahmen des zivilen Flugbetriebes anzuwenden.

(3) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind auf Flugplätze im Sinne des Art. 2 Abs. 1 lit. e der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, ABl. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S.1, zuletzt geändert durch die delegierte Verordnung (EU) 2021/1087, ABl. Nr. L 236 vom 5.7.2021 S.1, die nicht gemäß Art. 2 Abs. 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 ausgenommen wurden, nur insoweit anzuwenden, als den Bestimmungen dieser Verordnung nicht unmittelbar anwendbares Recht der Europäischen Union entgegensteht.

(4) Der Flugplatz Bad Vöslau (LOAV) ist von der Anwendung der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 im in Art. 2 Abs. 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 in der jeweils gelten Fassung, festgelegten Ausmaß ausgenommen.

Grundsätze

§ 2.

(1) Jeder Zivilflugplatzhalter hat dafür zu sorgen, dass die Sicherheitsvorschriften dieser Verordnung sowie deren Bestimmungen über das Verhalten auf Zivilflugplätzen eingehalten werden.

(2) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes hat dafür zu sorgen, dass während der Betriebszeiten (§ 9) die für den Flugplatzbetrieb erforderlichen und in seinem Einflussbereich liegenden Anlagen und Einrichtungen nach Maßgabe der Bestimmungen dieser Verordnung in betriebsbereitem Zustand verfügbar sind. Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes ist weiters verpflichtet, Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (§§ 23 bis 24) zu erstellen.

(3) Der Halter eines Privatflugplatzes gemäß § 63 LFG hat sicherzustellen, dass Flugplatzbetrieb im Rahmen der in der Zivilflugplatz-Bewilligung festzulegenden Betriebszeiten nur stattfindet, wenn die hierzu erforderlichen Anlagen und Einrichtungen nach Maßgabe der Bestimmungen dieser Verordnung in betriebsbereitem Zustand verfügbar sind. Weiters hat er auf Grund der einschlägigen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen die im Interesse eines sicheren Flugplatzbetriebes erforderlichen Regelungen zu treffen und den Nutzern seines Privatflugplatzes zur Kenntnis zu bringen.

Begriffsbestimmungen

§ 3.

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten die Begriffe:

1. Benützungsregelungen: Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen, in dem vom Zivilflugplatzhalter Bedingungen für die Benützung der Anlagen und Einrichtungen des Zivilflugplatzes durch die Zivilflugplatzbenützenden getroffen werden (insbesondere Verhalten auf dem Zivilflugplatz, Hausordnung, Sicherheitsvorschriften);

[19] BGBl II 397/2023 Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Verordnung über den Betrieb von Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung 2024 – ZFBO 2024) erlassen wird sowie die Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung (ZNV) geändert wird idgF BGBl. II Nr. 170/2026

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. Bodenabfertigungsdienste: die einem Luftfahrzeughalter auf einem öffentlichen Zivilflugplatz erbrachten Dienste, die im Anhang des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes (FBG), BGBl. I Nr. 97/1998 in der jeweils geltenden Fassung, aufgezählt sind;
3. Dienstleistende: mit Ausnahme des Zivilflugplatzhalters jedes Unternehmen (§ 1 des Unternehmensgesetzbuches, dRGBl. S. 219/1897 in der jeweils geltenden Fassung), das Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt;
4. Entgelteordnung: Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen, in dem die für die Benützung der Anlagen und Einrichtungen des Zivilflugplatzes zu entrichtenden Entgelte festgelegt werden;
5. Ereignis: ein sicherheitsbezogenes Vorkommnis gemäß § 136 Abs. 1 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 in der jeweils geltenden Fassung;
6. festgesetzte Strecken: für eine auf einem Flugplatz vorhandene Piste die relevanten verfügbaren Längen für den Startlauf und die Landung eines Luftfahrzeuges. Die festgesetzte Strecken unterteilen sich in folgende 4 Längen:
   a) verfügbare Startrollstrecke (Take-off Run Available, TORA): die Länge der Piste, die für den Startlauf eines startenden Luftfahrzeuges für verfügbar und geeignet erklärt worden ist;
   b) verfügbare Startstrecke (Take-off Distance Available, TODA): die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Freifläche, falls vorhanden;
   c) verfügbare Startabbruchstrecke (Accelerate-Stop Distance Available, ASDA): die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Stoppfläche;
   d) verfügbare Landestrecke (Landing Distance Available, LDA): die Länge der Piste, die für das Ausrollen eines landenden Luftfahrzeuges für verfügbar und geeignet erklärt wurde;
7. Flugplatzkontrollstelle: Flugplatzkontrollstelle im Sinne des Art. 2 Z 8 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung, ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S. 1, zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2020/886, ABl. Nr. L 205 vom 29.06.2020 S. 14;
8. Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise: sowohl die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise im Sinne des § 172a LFG als auch Kundmachungen der Austro Control GmbH zum Zwecke des Flugberatungsdienstes;
9. Nacht: Nacht im Sinne des Art. 2 Z 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012;
10. Rollhilfe: Maßnahmen, ausgenommen Verkehrslenkungsmaßnahmen, die der Sicherung des Rollens eines Luftfahrzeuges unter besonderen Umständen, wie insbesondere bei ungünstigen Sicht- oder Windverhältnissen, dienen und nicht von der Pilotin bzw. dem Piloten getroffen werden können;
11. Selbstabfertigung: Selbstabfertigung im Sinne des § 1 Z 5 FBG mit der Maßgabe, dass unter Nutzer der Luftfahrzeughalter zu verstehen ist;
12. technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge: Luftfahrzeuge im Sinne des Art. 3 lit. j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, in der Fassung von Art. 140 Abs. 2 lit. b der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, ABl. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S. 1;
13. unvermeidbare Gründe: Gründe, die auch durch äußerste mögliche Sorgfalt im Hinblick auf die Planung und Durchführung des Fluges, nicht abgewendet werden können;
14. visuelle Hilfsmittel: auf Flugplätzen vorhandene Markierungs-, Beschilderungs- und Befeuerungselemente, ausreichend für den am Flugplatz vorhandenen Flugplatzbetrieb;
15. Zuständige Behörde: die gemäß § 68 Abs. 2 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 in der jeweils geltenden Fassung, für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde.

2. Abschnitt

Flugplatzbetriebsleitung und Sicherheitsmanagement

Flugplatzbetriebsleitung

§ 4. (1) Der Zivilflugplatzhalter hat vor Aufnahme des Flugplatzbetriebes eine Person zu bestellen, die für die sichere und reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sowie für die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen zu sorgen hat (flugplatzbetriebsleitende Person). Der Zivil-

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

flugplatzhalter hat so viele Personen als Stellvertretung zu bestellen, wie nach Art und Umfang des Flugplatzbetriebes erforderlich sind. Die bestellten Personen müssen verlässlich (§ 32 LFG) und fachlich geeignet sein.

(2) Die fachliche Eignung gemäß Abs. 1 ist durch eine vor der Bestellung absolvierte Grundausbildung für Flugplatzbetriebsleitung nachzuweisen. Alle fünf Jahre ist ein Auffrischungslehrgang zu absolvieren. Die Ausbildungslehrgänge müssen jedenfalls die rechtlichen Grundlagen des Flugplatzbetriebes und den Aufgabenbereich der Flugplatzbetriebsleitung (Instandhaltungspflichten, Meldepflichten, Einleitung von Sofortmaßnahmen etc.) samt Abgrenzung zu anderen Zuständigkeitsbereichen (Flugsicherung, Einsatzleitung) umfassen.

(3) Die Namen der gemäß Abs. 1 bestellten Personen sind der zuständigen Behörde unverzüglich bekanntzugeben und die Eignung und Verlässlichkeit der bestellten Personen glaubhaft zu machen. Nachweise über absolvierte Ausbildungen, einschließlich Auffrischungen, sind der zuständigen Behörde unaufgefordert vorzulegen. Ist die Eignung oder Verlässlichkeit nicht oder nicht mehr gegeben, so hat die zuständige Behörde die Verwendung bzw. Weiterverwendung dieser Person in der Flugplatzbetriebsleitung zu untersagen.

(4) Die Ausbildungen gemäß Abs. 2 können mit Ausbildungen für die Einsatzleitung gemäß § 6 Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung (ZNV), BGBl. II Nr. 318/2007 in der jeweils geltenden Fassung, verbunden werden.

(5) Unbeschadet der in § 7 und § 8 vorgesehenen Ausnahmebewilligungen muss die flugplatzbetriebsleitende Person oder eine stellvertretende Person (Abs. 1) während des Flugplatzbetriebes am Flugplatz anwesend sein.

Anerkennung der Ausbildungslehrgänge

§ 5. (1) Grundausbildungen und Auffrischungen für die Flugplatzbetriebsleitung (§ 4 Abs. 2) dürfen nur im Rahmen von Lehrgängen erfolgen, die von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie anerkannt wurden. Dem Antrag auf Anerkennung sind Unterlagen zur Qualifikation des Veranstalters, ein detailliertes Lehrgangsprogramm samt Lehrmittel und Informationen zum Abschluss des Lehrganges (Wissenskontrolle, Ausbildungsnachweis) beizufügen.

(2) Anträge gemäß Abs. 1 können mit Anträgen für die Anerkennung von Ausbildungslehrgängen für die Einsatzleitung gemäß § 6a ZNV verbunden werden. Die Anerkennung gemäß Abs. 1 ist zu erteilen, wenn die Antragstellerin bzw. der Antragsteller nachgewiesen hat, die gemäß § 4 Abs. 2 erforderlichen Inhalte fachgerecht vermitteln zu können. Sie ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder sonstige Verpflichtungen verstoßen worden ist.

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten auch für wesentliche Änderungen der Ausbildungslehrgänge.

Sicherheitsmanagement

§ 6. (1) Jeder Zivilflugplatzhalter hat ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten in dessen Rahmen folgende Verfahren zu entwickeln sind:

1. ein Verfahren zur Erkennung von möglichen Bedrohungen der Sicherheit der Luftfahrt, der Einschätzung von deren Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenspotenzial und dem daraus resultieren Risiko für die Sicherheit der Luftfahrt, sowie
2. ein Verfahren zur Meldung und Analyse von Ereignissen, um die mit festgestellten Ereignissen oder Ereignisgruppen verbundenen Sicherheitsgefahren zu ermitteln.

(2) Hat infolge der genannten Verfahren ein Zivilflugplatzhalter festgestellt, dass bestimmte Gegen- oder Präventivmaßnahmen erforderlich sind, um tatsächliche oder potenzielle Mängel bei der Flugplatzsicherheit zu beheben, so hat er diese Maßnahmen zeitnah umzusetzen und ein Verfahren einzurichten, um die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen zu überwachen.

3. Abschnitt

Ausnahmen Flugplatzbetrieb

Flugplatzbetrieb ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung

§ 7. (1) Die Halter von privaten Zivilflugplätzen können bei der zuständigen Behörde die Bewilligung einer Ausnahme von der Anwesenheitspflicht der Flugplatzbetriebsleitung (§ 4 Abs. 5) für nach Sichtflugregeln bei Tag durchgeführte Flüge mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder Segelflugzeugen, ausgenommen für gewerbliche Flüge, Erprobungsflüge, Übungsflüge ohne Begleitung eines Zivilfluglehrers sowie Fallschirmspringer-Absetzflüge, beantragen. Die Bestimmungen über das Überfliegen der Bundesgrenze gemäß § 8 LFG bleiben unberührt.

(2) Flugbetrieb ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung darf außerdem nur durchgeführt werden, wenn

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. von der verantwortlichen Pilotin bzw. dem verantwortlichen Piloten eine vorherige Zustimmung bei der Flugplatzbetriebsleitung unter Angabe der geplanten Abflug- oder Landezeit eingeholt worden ist,
2. von der verantwortlichen Pilotin bzw. dem verantwortlichen Piloten vor dem Abflug bzw. vor der Landung kontrolliert worden ist, ob die Betriebsbereitschaft der Bewegungsflächen sowie die Hindernisfreiheit des Schutzbereiches gegeben sind,
3. die Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Notsender (ELT) ausgerüstet sind oder ein Notfunksender (PLB) mitgeführt wird,
4. die verantwortliche Pilotin bzw. der verantwortliche Pilot oder eine von dieser bzw. diesem autorisierte und überwachte andere an Bord befindliche Person frühestens 10 Minuten vor der geplanten Landung sowie unverzüglich nach erfolgter Landung bzw. frühestens 10 Minuten vor dem geplanten Abflug und sobald wie möglich nach dem Abflug bei der Flugplatzbetriebsleitung Meldung erstattet,
5. die verantwortliche Pilotin bzw. der verantwortliche Pilot auf der veröffentlichten Flugplatzfrequenz Positionsmeldungen abgegeben hat, um andere Teilnehmende am Flugplatzverkehr über die Position und die weiteren Absichten zu informieren und
6. vom Flugplatzhalter sichergestellt wird, dass die Flugbewegungen lückenlos aufgezeichnet werden.

(3) Die Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 darf von der zuständigen Behörde nur erteilt werden, wenn von der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller hinreichend dargelegt wurde, durch welche betrieblichen Prozesse die Einhaltung der Vorgaben des Abs. 2, insbesondere die nachweisliche Information der verantwortlichen Pilotin bzw. des verantwortlichen Piloten über die zu setzenden Maßnahmen, sichergestellt werden kann. Darüber hinaus sind auch die Sicherheitsvorkehrungen im Fall einer Betankung von Luftfahrzeugen darzulegen (zB Benutzung der Betankungseinrichtungen nur durch eingewiesenes Personal, Verbot des Betankens mit Personen an Bord).

(4) Bei der Erteilung der Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 sind die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Auflagen, Befristungen und Bedingungen vorzuschreiben, wobei jedenfalls Folgendes vorgeschrieben werden muss:

1. die zulässigen Lande- bzw. Abflugzeiten, wobei keinesfalls Flüge vor 06.00 Uhr Lokalzeit und nach 22.00 Uhr Lokalzeit gestattet werden dürfen sowie
2. die Anzahl von höchstens 4 Flugbewegungen pro Stunde.

(5) Die Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder Verpflichtungen gemäß dieser Bestimmung verstoßen worden ist.

(6) Die zuständige Behörde hat die Information, ob und zu welchen Zeiten die Benützung des Flugplatzes ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung zulässig ist, unter Angabe etwaiger sonstiger Einschränkungen des Flugplatzbetriebes der Austro Control GmbH mit dem Auftrag zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise zur Verfügung zu stellen.

Flugplatzbetrieb mit Videoüberwachung

§ 8. (1) Halter von privaten Zivilflugplätzen, deren Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 LFG überwiegend den Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb umfasst, können für die Flugplatzbenützung durch platzkundige Piloten bzw. Pilotinnen bei der zuständigen Behörde die Bewilligung einer generellen Ausnahme von der Anwesenheitspflicht der Flugplatzbetriebsleitung beantragen, wenn ein funktionsfähiges Videoüberwachungssystem gemäß Abs. 2 vorhanden ist. § 7 Abs. 2 Z 2, 3, 5 und 6 und Abs. 3 ist sinngemäß anzuwenden.

(2) Das Videoüberwachungssystem hat folgende Bedingungen zu erfüllen:

1. die Kamera für das Videosystem muss so situiert sein, dass die Endanflug- und Startfläche (FATO) erfasst wird,
2. die Übertragung der Bilder hat in einer Qualität zu erfolgen, die eine ausreichende Erkennbarkeit des Fluggeschehens im überwachten Bereich gewährleistet und
3. die Übertragung der Bilder hat an eine mit einer Flugplatzbetriebsleitung besetzte Stelle zu erfolgen, von welcher aus die Flugplatzbetriebsleitung den Betrieb über Bildschirme in entsprechender Größe und Anzahl überwacht.

(3) Bei der Erteilung der Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 sind die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Auflagen, Befristungen und Bedingungen vorzuschreiben. Die Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder Verpflichtungen gemäß dieser Bestimmung verstoßen worden ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(4) Die zuständige Behörde hat die Information, dass der Flugplatzbetrieb über ein Videoüberwachungssystem geleitet wird, der Austro Control GmbH mit dem Auftrag zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise zur Verfügung zu stellen.

4. Abschnitt

Betriebszeiten und Betriebsbereitschaft

Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze

§ 9. (1) Für öffentliche Zivilflugplätze sind die Betriebszeiten, innerhalb welcher der Zivilflugplatzhalter seine Einrichtungen den Teilnehmenden am Luftverkehr zur Verfügung zu stellen hat (Betriebspflicht), von der zuständigen Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse, die Sicherheit der Luftfahrt und die vorhandenen Anlagen und Einrichtungen zu genehmigen.

(2) Die Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze und die Dienstzeiten der auf einem öffentlichen Zivilflugplatz tätigen Organe der Flugsicherung sowie der Pass- und Zollabfertigung sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(3) Alle Verkürzungen der gemäß Abs. 1 genehmigten Betriebszeiten eines öffentlichen Zivilflugplatzes aus anderen als unvorhergesehenen und unabwendbaren Gründen bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde. Diese Genehmigung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit des Flugplatzbetriebes oder des Flugbetriebes erforderlich ist. Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn eine der Genehmigungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(4) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes ist zu einer entsprechenden Verlängerung der Betriebszeiten verpflichtet, wenn dies aus Sicherheitsgründen (zB Not- und Ausweichlandungen) oder für Flüge im öffentlichen Interesse (insbesondere im Rahmen von Rettungs- oder Katastropheneinsätzen) erforderlich ist und eine diesbezügliche Anmeldung vor dem genehmigten Betriebsschluss bei ihm einlangt.

(5) Darüber hinaus ist der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes bei innerhalb der Betriebszeiten geplanten Flugbewegungen zu einer Verlängerung der Betriebszeiten verpflichtet, wenn die Einhaltung der Betriebszeiten aus unvermeidbaren Gründen nicht möglich war und eine diesbezügliche Anmeldung spätestens zwei Stunden vor dem genehmigten Betriebsschluss bei ihm einlangt.

(6) Dem Zivilflugplatzhalter steht es frei, in anderen als den in Abs. 4 und 5 bezeichneten Fällen die Betriebszeiten vorübergehend auszudehnen, wenn die hiefür erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen. Die Anzahl der diesbezüglichen Betriebszeitenüberschreitungen darf höchstens 0,7 % der Gesamtflugbewegungen eines Kalenderjahres betragen.

(7) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes hat der zuständigen Behörde eine Auflistung der Verlängerung der Betriebszeiten des vergangenen Kalenderjahres unter Angabe der Gründe zu übermitteln. Die Auflistung muss auch die Betriebszeitenüberschreitungen gemäß Abs. 6 sowie deren prozentualen Anteil der Gesamtflugbewegungen in einem Kalenderjahr enthalten. Darüber hinaus hat der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes zeitnah jede Verlängerung der Betriebszeiten unter Angabe der Gründe auf der Internetseite des Zivilflugplatzes zu verlautbaren.

Einschränkung der Betriebsbereitschaft öffentlicher Zivilflugplätze

§ 10. (1) Ist die Betriebsbereitschaft eines öffentlichen Zivilflugplatzes (§ 2 Abs. 2) aus unvorhergesehenen Gründen vorübergehend nicht gegeben, so hat der Zivilflugplatzhalter dies unverzüglich der gegebenenfalls am Zivilflugplatz befindlichen Flugplatzkontrollstelle oder/und der Austro Control GmbH zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise sowie der zuständigen Behörde anzuzeigen. Sofern die Einschränkung der Betriebsbereitschaft im Einflussbereich des Zivilflugplatzhalters liegt, hat dieser unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft zu veranlassen. Die Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft ist vom Zivilflugplatzhalter den genannten Stellen anzuzeigen.

(2) Geplante vorübergehende Einschränkungen der Betriebsbereitschaft eines öffentlichen Zivilflugplatzes aufgrund von Arbeiten auf der Piste oder deren Sicherheitsbereichen (Sicherheitsstreifen, RESA) bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde. Diese Genehmigung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit des Flugplatzbetriebes oder des Flugbetriebes erforderlich ist. Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn eine der Genehmigungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen

§ 11. (1) Der Zivilflugplatzhalter hat dafür zu sorgen, dass während der Durchführung von Flugbetrieb die Bewegungsflächen des Zivilflugplatzes in betriebsbereitem Zustand verfügbar sind.

(2) Bewegungsflächen gelten als betriebsbereit, wenn sie sich im bewilligten beziehungsweise vorgeschriebenen Zustand befinden. Täglich vor Betriebsbeginn, zumindest jedoch 12 Stunden vor jeder Benützung

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

sowie bei Vorliegen besonderer Umstände, welche die Betriebsbereitschaft in Zweifel stellen, wie insbesondere bei Schneelage oder Eisglätte, muss der Zivilflugplatzhalter durch Kontrollen feststellen, ob die Bewegungsflächen betriebsbereit sind.

(3) Der Zivilflugplatzhalter hat Bewegungsflächen, deren Betriebsbereitschaft ganz oder teilweise nicht mehr gegeben ist, unverzüglich in dem für die Durchführung eines sicheren Flugplatzbetriebes erforderlichen Ausmaß außer Betrieb zu nehmen. Die Betriebsbereitschaft der Bewegungsfläche ist ehestmöglich durch entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel Instandsetzen oder Reinigen, wiederherzustellen.

Betriebsbereitschaft von visuellen Hilfsmitteln

§ 12. Soweit für den Betrieb von Luftfahrzeugen visuelle Hilfsmittel erforderlich sind, ist der Zivilflugplatzhalter verpflichtet, diese während der Betriebszeiten betriebsbereit sowie im erforderlichen Ausmaß sichtbar zu halten.

Rollhilfe

§ 13. Jeder Zivilflugplatzhalter ist verpflichtet, Piloten und Pilotinnen auf ihr Verlangen Rollhilfe zu gewähren.

Meldungen betreffend die Betriebsbereitschaft

§ 14. Jeder Zivilflugplatzhalter ist unbeschadet der Bestimmungen des § 10 Abs. 1 verpflichtet, der gegebenenfalls auf dem Zivilflugplatz befindlichen Flugplatzkontrollstelle oder/und der Austro Control GmbH sowie der zuständigen Behörde unverzüglich alle Umstände bekanntzugeben, die für die Sicherheit des Flugplatzbetriebes von Bedeutung sein können.

Behebung von Störungen

§ 15. Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes hat dafür zu sorgen, dass während der Betriebszeiten (§ 9) aufgetretene Störungen unverzüglich behoben werden, soweit dies im Interesse der Sicherheit sowie des flüssigen und reibungslosen Ablaufes des Flugplatzbetriebes erforderlich ist.

Versorgung von Luftfahrzeugen mit Betriebsstoffen

§ 16. (1) Einrichtungen für die Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen sowie für die Lagerung von Betriebsstoffen für Luftfahrzeuge auf Zivilflugplätzen müssen so beschaffen sein, dass nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung eine sichere und ordnungsgemäße Abwicklung des Flugplatzverkehrs sowie die Sicherheit von Personen und Sachen gewährleistet ist. Als Einrichtungen für die Betankung und Enttankung gelten insbesondere auch Flugplatztankwagen und deren Abstellräume.

(2) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes hat dafür zu sorgen, dass die in Abs. 1 bezeichneten Einrichtungen in dem Umfang und Ausmaß betriebsbereit zur Verfügung gehalten werden, als dies nach dem voraussichtlichen Bedarf auf dem Zivilflugplatz für eine sichere und ordnungsgemäße Abwicklung des Flugplatzverkehrs erforderlich ist.

Abstellung von Luftfahrzeugen

§ 17. (1) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes hat für die sichere Abstellung von Luftfahrzeugen Vorsorge zu treffen. Er hat insbesondere vorhandene Abstellplätze in dem nach dem Betriebsumfang erforderlichen Ausmaß betriebsbereit zu halten, allgemeine Regelungen für die Abstellung zu treffen und für die Zuweisung der Abstellplätze durch fachkundige Personen zu sorgen.

(2) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes ist verpflichtet, das Abstellen von Luftfahrzeugen auf den verfügbaren Abstellplätzen zu gestatten.

Zivilflugplatz-Bodenabfertigung

§ 18. (1) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes ist verpflichtet, für die rasche und reibungslose Durchführung der Bodenabfertigungsdienste während der Betriebszeiten (§ 9) Sorge zu tragen. Die angebotenen Bodenabfertigungsdienste sind vom Zivilflugplatzhalter der zuständigen Behörde zu melden und von dieser der Austro Control GmbH zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise bereitzustellen.

(2) Sofern der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes Bodenabfertigungsdienste nicht selbst erbringt, ist er berechtigt, geeigneten Dritten (Dienstleistende) die Durchführung dieser Bodenabfertigungsdienste zu übertragen. Sämtliche vom Zivilflugplatzhalter hiefür herangezogene Dienstleistende müssen den Anforderungen des § 3 Abs. 2 FBG entsprechen und dem Zivilflugplatzhalter eine Erklärung über ihre Fähigkeiten und Mittel zur Durchführung der betreffenden Bodenabfertigungsdienste abgeben. Diese Erklärung muss jedenfalls die Erfüllung der in § 7 Abs. 2 Z 1 bis 5 FBG genannten Bedingungen abdecken.

(3) Die Entscheidung, ob einem Unternehmen die Möglichkeit eingeräumt wird, als Dienstleistender Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, obliegt ausschließlich dem Zivilflugplatzhalter im Rahmen der Ausübung seiner zivilen Rechte. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Bodenabfertigungsdiensten.

(4) Unbeschadet Abs. 1 bis 3 ist jeder Luftfahrzeughalter berechtigt, die Bodenabfertigung seiner Luftfahrzeuge selbst durchzuführen (Selbstabfertigung).

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(5) Für Flughäfen, die in den Geltungsbereich des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes fallen (§ 16 FBG), sind die Abs. 2 bis 4 nicht anzuwenden.

5. Abschnitt

Flugplatz-Handbuch und Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

Flugplatz-Handbuch

§ 19. (1) Der Halter eines Zivilflugplatzes hat ein Flugplatz-Handbuch zu erstellen.

(2) Das Flugplatz-Handbuch hat zu enthalten:

1. die Beschreibung des Zivilflugplatzes (§ 20) und
2. die betrieblichen Verfahren und zusätzliche Informationen (§ 22).

(3) Für öffentliche Zivilflugplätze hat das Flugplatz-Handbuch auch die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen gemäß § 74 Abs. 2 LFG zu enthalten.

(4) Der Halter eines Zivilflugplatzes ist für den Inhalt, die Erstellung und die ständige Aktualisierung des Flugplatz-Handbuches verantwortlich. Das Flugplatz-Handbuch kann auch elektronisch geführt werden.

Beschreibung des Zivilflugplatzes

§ 20. Die Beschreibung des Zivilflugplatzes muss mindestens folgende Daten und Informationen enthalten:

1. Lage und Verwaltung des Zivilflugplatzes:
   a) Name, Anschrift, Telefon- und Telefaxnummern, E-Mail-Adresse, AFS-Adresse und gegebenenfalls Internetseite des Zivilflugplatzhalters und der Flugplatzbetriebsleitung,
   b) Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes in WGS84,
   c) die Flugplatzhöhe über Adria,
   d) die in luftfahrtüblicher Weise kundgemachte Bezugstemperatur und Ortsmissweisung,
2. Art des Flugplatzes (öffentlich/privat),
3. genehmigter Flugbetrieb (IFR / VFR),
4. Betriebszeiten des öffentlichen Zivilflugplatzes und der einzelnen Einrichtungen,
5. gegebenenfalls Ausnahmebewilligungen gemäß § 7 bzw. § 8 dieser Verordnung,
6. vorhandene Möglichkeiten bzw. gegebenenfalls Verbote zur Betankung bzw. Enttankung von Luftfahrzeugen (Treibstoffe inklusive Ölsorten),
7. verfügbare Feuerlösch-, Rettungs- und Bergeausrüstung,
8. Räumung bei winterlichen Verhältnissen,
9. Bezeichnung, Breite, Länge, Neigung, Markierung und Befeuerung, Material der Oberfläche und Tragfähigkeit von sämtlichen Bewegungsflächen. Bei Bewegungsflächen für Luftfahrzeuge mit einer Masse
   a) bis 5700 kg hat die Angabe der Tragfähigkeit mittels maximaler erlaubter Luftfahrzeugmasse in kg und maximalen zulässigen Reifendruck in MPa zu erfolgen,
   b) über 5700 kg hat die Angabe der Tragfähigkeit mittels PCN zu erfolgen,
10. Ausrichtung, Schwellenkoordinaten in WGS84 und Schwellenhöhe über Adria der Piste und gegebenenfalls das Maß der versetzten Schwellen sowie Abmessungen des Sicherheitsstreifens und relevante Hindernisse im Sicherheitsstreifen,
11. festgesetzte Strecken in Meter (TORA, TODA, ASDA und LDA) für sämtliche Pistenrichtungen und sämtliche in die Piste einmündende Rollbahnen, die für den Startlauf Verwendung finden (Intersection Take Off),
12. Art und Ausführung der vorhandenen visuellen Hilfsmittel für sämtliche Bewegungsflächen,
13. Angaben zum Windsack (Standortbeschreibung, befeuert),
14. am Flugplatz verwendeten Funkfrequenzen bzw. –kanäle,
15. lokale Besonderheiten für den Flugplatzbetrieb oder Flugbetrieb und
16. die den Zivilflugplatz betreffenden in luftfahrtüblicher Weise kundgemachten Karten und Darstellungen (zB Flugplatz-Karte, Anflugkarte, Hindernisdarstellung).

Kundmachung der Beschreibung des Zivilflugplatzes

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

§ 21. Der Zivilflugplatzhalter hat der zuständigen Behörde die jeweils aktuelle Beschreibung des Zivilflugplatzes (§ 20) zu übermitteln. Diese Daten und Informationen sind nach Prüfung von der zuständigen Behörde, unbeschadet der Verpflichtungen gemäß § 25 Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz-Verordnung (KHV), BGBl. II Nr. 82/2017, der Austro Control GmbH zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise bereitzustellen.

Betriebliche Verfahren und zusätzliche Informationen

§ 22. Die betrieblichen Verfahren und zusätzlichen Informationen müssen enthalten:

1. verantwortliche Personen (einschließlich genauer Funktion und Aufgabenbereich), sofern vorhanden:
   a) Eigentümerin bzw. Eigentümer,
   b) Geschäftsführende,
   c) flugplatzleitende Person und stellvertretende Personen,
   d) Notfalltelefonnummern,
2. Handbuch für das Sicherheitsmanagementsystem inklusive Sicherheitsziele und Darstellung der Umsetzung, Weiterentwicklung und Kontrolle,
3. Darstellung der Meldung von Ereignissen (§ 136 LFG),
4. Art, Umfang und Häufigkeit von Flugplatzbetriebskontrollen einschließlich Kontrollen der Betriebsflächen und der Umgebung in Bezug auf temporäre Hindernisse im Schutzbereich (inklusive Darstellung des Schutzbereiches),
5. Betrieb bei winterlichen Bedingungen inklusive Räumung und Enteisung der Bewegungsflächen,
6. Beschreibung der Durchführung von Bau-, Wartungs- und Grasschnittarbeiten auf Flugbetriebsflächen und den zugehörigen Sicherheitsstreifen,
7. Beschreibung des Tierwelt – Gefahrenmanagements,
8. Beschreibung der Verfahren betreffend den Umgang mit Hindernissen im Schutzbereich bei Flugplätzen ohne Sicherheitszone,
9. Beschreibung der Verfahren und Einrichtungen des Flugplatzes zur Verhinderung von „Runway incursions“ (gleichzeitige Belegung der Piste durch Luftfahrzeuge und/oder Bodenfahrzeuge),
10. Beschreibung der Verfahren zur Alarmierung der Einsatzkräfte inklusive der Vereinbarungen mit den im Umland des Flugplatzes befindlichen Einsatzkräften; Angabe über gemeinsame Übungen entsprechend den Bestimmungen der ZNV in der jeweils geltenden Fassung,
11. Aus- und Weiterbildungsprogramme der für den sicheren Betrieb des Zivilflugplatzes notwendigen Personen,
12. Verfahren für den Betrieb bei geringer Sicht (LVP) nur bei zugelassenen Instrumentenflugbetrieb,
13. Beschreibung der Einbindung anderer nicht regelmäßig am Flugplatz stattfindender Luftfahrtaktivitäten (zB Flugvorführungen, Feste) und
14. Brandverhütung.

Verbindlichkeit der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

§ 23. Die einen öffentlichen Zivilflugplatz benützende Person (§ 25) unterwirft sich dadurch, dass sie dessen Anlagen oder Einrichtungen benützt, den für diesen Flugplatz geltenden Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.

Inhalt der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

§ 24. Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen haben zu enthalten:

1. die Entgelteordnung (§ 26) und
2. die Benützungsregelungen.

Zivilflugplatzbenützende

§ 25. Zivilflugplatzbenützende nehmen Anlagen oder Einrichtungen eines Zivilflugplatzes in Anspruch. Zivilflugplatzbenützende sind insbesondere

1. Luftfahrzeughalter,
2. Luftfahrzeugbesatzungsmitglieder,
3. Fluggäste,
4. Flugplatzbesucher bzw. Flugplatzbesucherinnen und
5. am Flugplatz tätige Personen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Entgelteordnung

§ 26. (1) In der Entgelteordnung sind die für den betreffenden Zivilflugplatz relevanten Entgelte festzusetzen, dabei handelt es sich insbesondere um Entgelte für

1. die Benützung der Anlagen und Einrichtungen des Zivilflugplatzes zum Zwecke der Landung (Landetarif),
2. die Inanspruchnahme von Rollhilfe (§ 13),
3. die Benützung der Fluggastabfertigungsgebäude einschließlich ihrer Einrichtungen durch abfliegende Fluggäste (Fluggasttarif),
4. die Inanspruchnahme von Befeuerungsanlagen des Zivilflugplatzes (Befeuerungstarif),
5. die Inanspruchnahme von Bodenabfertigungsdiensten,
6. das Unterstellen eines Luftfahrzeuges in einem Hangar (Hangartarif) oder das Abstellen eines Luftfahrzeuges auf dem Gelände des Zivilflugplatzes (Parktarif),
7. die Inanspruchnahme der Infrastruktur (land- und luftseitige Infrastrukturtarife, Betankungstarif /Betankungsinfrastruktur),
8. die Durchführung von Aufgaben nach dem Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011, BGBl. I Nr. 111/2010 in der jeweils geltenden Fassung, (Sicherheitsentgelt) und
9. die sonstigen für einen ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Leistungen (zB PRM Entgelt, Lärmentgelt).

(2) Soweit für gleiche Leistungen Entgelte in verschiedenen Höhen festgesetzt werden, hat sich die Bemessungsgrundlage nach geeigneten, objektiven und transparenten Kriterien (zB Art des Luftfahrzeuges, höchstzulässiges Abfluggewicht, Art der beanspruchten Pisten, Flächen und Einrichtungen der Bodenabfertigung, Zeitdauer und Häufigkeit der Beanspruchung, Art und Zweck des Fluges, Lärmzertifikate, Fluglärmmessungen) zu richten.

(3) In der Entgelteordnung dürfen Ermäßigungen und Befreiungen von den festgesetzten vollen Tarifsätzen gewährt werden. Die Ermäßigungen und Befreiungen sind nach den in Abs. 2 genannten Kriterien festzusetzen.

(4) Für die Benützung von Anlagen und Einrichtungen von Zivilflugplätzen außerhalb der Betriebszeiten (§ 9) dürfen Zuschläge zu den Tarifsätzen gemäß Abs. 1 bis 3 festgesetzt werden.

(5) Auf Flughäfen sind die Abs. 1 bis 4 nicht anzuwenden, soweit die Regelungen des Flughafenentgeltegesetzes – FEG, BGBl. I Nr. 41/2012 in der geltenden Fassung, anzuwenden sind. Die gemäß dem FEG festgelegte und genehmigte Flughafenentgelteregelung eines Flughafens ist in die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen zu integrieren.

Bekanntmachung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

§ 27. Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sind auf der Internetseite des Zivilflugplatzes zu verlautbaren oder mindestens an einer allgemein zugänglichen, auffallenden Stelle des Zivilflugplatzes anzuschlagen bzw. aufzulegen. Unterbleibt die Verlautbarung im Internet, so sind die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen allen Zivilflugplatzbenützenden auf Verlangen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

6. Abschnitt

Verhalten auf Zivilflugplätzen

Allgemeiner Verhaltensgrundsatz

§ 28. (1) Auf einem Zivilflugplatz ist jedes Verhalten verboten, das geeignet ist, den Flugplatzbetrieb, den Flugbetrieb oder den Flugsicherungsbetrieb zu stören oder zu gefährden.

(2) Auf einem Zivilflugplatz befindliche Personen haben den im Interesse eines sicheren Flugplatzbetriebes, Flugbetriebes oder Flugsicherungsbetriebes erteilten Anweisungen der am Zivilflugplatz tätigen behördlichen Organe beziehungsweise des Zivilflugplatzhalters und seiner Beauftragten Folge zu leisten.

Betreten und Befahren von nicht allgemein zugänglichen Teilen des Zivilflugplatzes

§ 29. (1) Das Betreten und Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile eines Zivilflugplatzes ist unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Bedingungen und Genehmigungen nur insoweit zulässig, als dies mit Rücksicht auf den Zweck des Betretens oder Befahrens erforderlich ist. Das Betreten und Befahren sowie das Verlassen der nicht allgemein zugänglichen Teile eines Zivilflugplatzes ist nur an den hiefür vorgesehenen Stellen gestattet.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Der Zivilflugplatzhalter hat dafür zu sorgen, dass Personen, die mit den dem Flugplatzbetrieb eigentümlichen Gefahren nicht vertraut sind, vor dem Betreten und Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile des Zivilflugplatzes die erforderliche Belehrung erhalten.

(3) Organe der Zivilluftfahrtbehörden sind in Ausübung ihrer dienstlichen Obliegenheiten berechtigt, Anlagen und Einrichtungen von Zivilflugplätzen jederzeit unter Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung zu betreten und zu benützen.

Berechtigung zum unbegleiteten Zugang und Hausrecht des Zivilflugplatzhalters

§ 30. (1) Der Zivilflugplatzhalter hat durch ein geeignetes Zugangskontrollsystem sicherzustellen, dass der unbegleitete Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Teilen des Zivilflugplatzes nur berechtigten Personen möglich ist (Zugangskontrolle).

(2) Der Zivilflugplatzhalter darf in Ausübung seiner zivilen Rechte (Hausrecht) Berechtigungen zum unbegleiteten Betreten und Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile des Zivilflugplatzes ausstellen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Ausstellung dieser Berechtigung.

(3) Der nach den Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl. Nr. L 299 vom 14.11.2015 S. 1 in der jeweils geltenden Fassung, und des § 134a LFG ausgestellte Flughafenausweis gilt als Berechtigung gemäß Abs. 2.

(4) Bei Verstoß gegen die allgemeinen Verhaltensgrundsätze (§ 28) ist der Zivilflugplatzhalter berechtigt, Personen des Flugplatzes zu verweisen bzw. den Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Teilen des Flugplatzes zu verweigern. Sofern es zur Verhinderung von weiteren Verstößen erforderlich ist, kann der Zivilflugplatzhalter Berechtigungen gemäß Abs. 2 vorübergehend oder dauerhaft entziehen. Andere Rechtsvorschriften, die zu einer Verweigerung der Zugangs zu nicht allgemein zugänglichen Teilen des Flugplatzes oder zum Entzug der Berechtigung gemäß Abs. 2 berechtigten oder verpflichten, bleiben unberührt.

Bodenfahrzeuge auf Zivilflugplätzen

§ 31. (1) Bodenfahrzeuge, die nicht zum Verkehr auf Straßen zugelassen sind, dürfen auf nicht allgemein zugänglichen Flächen eines Zivilflugplatzes nur dann betrieben werden, wenn sie betriebssicher sind.

(2) Ein Bodenfahrzeug gilt als betriebssicher, wenn es den kraftfahrzeugrechtlichen Vorschriften entspricht, soweit nicht die Besonderheiten des Flugplatzbetriebes Abweichungen erfordern.

(3) Einsatzfahrzeuge der Flughafenfeuerwehr und Rettungsfahrzeuge der Flughafensanitätsstelle müssen durch roten Anstrich, alle übrigen Bodenfahrzeuge, die Bewegungsflächen benützen, durch einen auffallenden Anstrich – vorzugsweise in der Farbe Gelb – gekennzeichnet sein.

(4) Bodenfahrzeuge, die den Bestimmungen des Abs. 3 nicht entsprechen, müssen beidseits und auf dem Fahrzeugdach eine in den Farben Rot und Weiß karierte Markierung bzw. Flagge führen, welche eine Mindestseitenlänge von 45 cm aufweisen muss. In Fällen wo die Rot/Weiß Markierung keinen ausreichenden Kontrast zum gekennzeichneten Fahrzeug bietet, sind zwei andere auffallende Farbtöne zu wählen.

(5) Alle Bodenfahrzeuge, die Bewegungsflächen benützen, müssen bei Nacht und schlechter Sicht mittels einer am Dach befestigten gelben blinkenden Warnleuchte (60 – 90 Blitze pro Minute) gekennzeichnet sein.

Arbeiten auf Bewegungsflächen und Sicherheitsstreifen

§ 32. Die Abwicklung des Flugplatzbetriebes und die Durchführung von Arbeiten auf Bewegungsflächen und Sicherheitsstreifen sind gleichzeitig insoweit zulässig, als hierdurch die Sicherheit des Flugplatzbetriebes nicht beeinträchtigt wird und bei kontrollierten Zivilflugplätzen die unmittelbare Übermittlung von Anweisungen der Flugplatzkontrollstelle jederzeit gewährleistet ist.

7. Abschnitt

Sicherheitsvorschriften für Zivilflugplätze

Brandverhütung

§ 33. Das Rauchen und das Hantieren mit offenem Feuer (zB mit Lötlampen, Schweißbrennern, Schweißaggregaten und elektrischen Heizkörpern mit offenen Glühdrähten) auf einem Zivilflugplatz sind nur gestattet, soweit hierdurch keine Brandgefahr entstehen kann. Insbesondere sind im Umkreis von 45 m um ein Luftfahrzeug oder um eine Tankanlage das Rauchen und das Entzünden oder Unterhalten eines Feuers im Freien, auf Bewegungsflächen oder in Unterstellräumen verboten.

Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen im Freien

§ 34. (1) Unbeschadet Abs. 2 dieser Bestimmung dürfen Luftfahrzeuge im Freien mit brennbaren Flüssigkeiten nur betankt oder enttankt werden:

1. bei abgestellten Triebwerken,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. wenn das Luftfahrzeug und das Tankgerät miteinander leitend verbunden sind und
3. wenn im direkten Nahbereich von Tanköffnungen und Tankentlüftungen keine funkenbildenden Geräte in Betrieb sind und keine Tätigkeiten mit funkenziehenden Werkzeugen durchgeführt werden.

(2) Das Betanken oder Enttanken von Luftfahrzeugen mit brennbaren Flüssigkeiten bei laufenden Triebwerken ist nur zulässig, wenn dem Betreiber des Luftfahrzeuges ein entsprechendes Verfahren bewilligt wurde und der Zivilflugplatzhalters kein generelles Verbot der Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen mit laufenden Triebwerken ausgesprochen hat.

(3) Während des Betankens oder Enttankens eines Luftfahrzeuges mit brennbaren Flüssigkeiten dürfen elektrische Anlagen oder Geräte im Luftfahrzeug nur betätigt oder betrieben werden, wenn sie funkensicher sind.

(4) Das Überfließen oder Verschütten von Betriebsstoffen ist zu vermeiden. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass verschütteter Betriebsstoff unverzüglich in einer jede Gefährdung ausschließenden Weise beseitigt wird.

(5) Vor dem Betanken oder Enttanken sind ausreichende Vorkehrungen für die sofortige Feuerlöschung zu treffen. Insbesondere müssen genügend geeignete Feuerlöschgeräte zur Verfügung stehen.

Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen mit Fluggästen an Bord

§ 35. Ungeachtet der bewilligten Verfahren von Betreibern von Luftfahrzeugen auf dem Zivilflugplatz kann der Zivilflugplatzhalter ein generelles Verbot der Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen mit Fluggästen an Bord bzw. bei ein- oder aussteigenden Fluggästen aussprechen. Hat der Zivilflugplatzhalter kein generelles Verbot festgelegt, dürfen Luftfahrzeuge, in denen sich Fluggäste befinden oder bei denen Fluggäste ein- oder aussteigen, nur unter folgenden Voraussetzungen und Maßnahmen betankt oder enttankt werden:

1. die jeweiligen Verfahren der Betankung oder Enttankung sind mit den lokalen Einsatzkräften abgesprochen,
2. die Fluggäste sind vom Betreiber des Luftfahrzeuges von der beabsichtigten Betankung oder Enttankung in Kenntnis gesetzt worden, das Rauchen wurde verboten,
3. die lokalen Einsatzkräfte sowie das Betankungspersonal wurden vom Betreiber des Luftfahrzeuges in Kenntnis gesetzt, dass sich Fluggäste an Bord des Luftfahrzeuges befinden,
4. die Ausstiege stehen offen und das Verlassen des Luftfahrzeuges einschließlich des Bereiches um das Luftahrzeug ist sicher möglich und in keiner Weise behindert,
5. während des Betankens oder Enttankens muss durch den Betreiber des Luftfahrzeuges in geeigneter Weise sichergestellt werden, dass
   a) nicht geraucht oder mit offenem Feuer hantiert wird,
   b) keine elektrischen Anlagen oder Geräte betätigt oder betrieben werden, die Funken erzeugen könnten,
   c) die Anschnallgurte offen sind,
   d) bei Wahrnehmung von Gefährdungen, insbesondere beim Auftreten von Betriebsstoffdämpfen im Fluggastraum, das Betankungspersonal sowie Personen, die mit Arbeiten am Luftfahrzeug beschäftigt sind, unverzüglich verständigt werden,
   e) im Brandfalle die Fluggäste das Luftfahrzeug rasch und ohne Behinderung verlassen und außerhalb des Luftfahrzeuges gefahrlos in Sicherheit gebracht werden können und
6. das Abfertigungspersonal am Luftfahrzeug über die beabsichtige Betankung oder Enttankung in Kenntnis gesetzt wurde. Die Abfertigung des Luftfahrzeuges (Be- und Entladen von Gepäck, Fracht oder Verpflegung) darf nur gleichzeitig mit der Betankung oder Enttankung durchführt werden, wenn dies ohne Sicherheitsgefährdung möglich ist.

Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen in geschlossenen Räumen

§ 36. (1) Luftfahrzeuge dürfen in geschlossenen Räumen mit brennbaren Flüssigkeiten nur betankt oder enttankt werden, wenn

1. kein generelles Verbot des Zivilflugplatzhalter vorliegt,
2. diese Räume ausschließlich für Wartungs- oder Instandsetzungsarbeiten verwendet werden,
3. die Tankwagen außerhalb des geschlossenen Raumes verbleiben,
4. die Tore des Raumes offenstehen,
5. die Entlüftungsöffnungen gegen einen Flammenrückschlag gesichert sind,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

6. in dem Raum und dessen Nebenräumen keine Arbeiten durchgeführt werden, die mit Funkengefahr, Feuer oder offenem Licht verbunden sind,
7. die Betankung oder Enttankung zur Kontrolle des Betriebsstoffsystems auf Grund der Wartungs-, Überholungs-, Änderungs- oder Instandsetzungsanweisungen erforderlich ist und von Personen oder Unternehmen durchgeführt wird, bei denen die Halter von Luftfahrzeugen solche Arbeiten nach luftfahrtrechtlichen Vorschriften durchführen lassen dürfen,
8. die Betankung oder Enttankung unter der Aufsicht einer mit den eigentümlichen Gefahren vertrauten Person durchgeführt wird, welche die Vorschriften über das Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen in geschlossenen Räumen an Hand einer Kontrollliste überwacht, und
9. vor dem Betanken oder Enttanken ausreichende Vorkehrungen für die sofortige Feuerlöschung getroffen worden sind. Insbesondere müssen genügend geeignete Feuerlöschgeräte zur Verfügung stehen.

(2) Die Bestimmung des § 34 ist sinngemäß anzuwenden.

Laufenlassen von Triebwerken

§ 37. (1) Das Laufenlassen von Luftfahrzeugtriebwerken und Hilfstriebwerken in geschlossenen Räumen, ausgenommen auf Triebwerksprüfständen, ist verboten.

(2) Auf Bewegungsflächen dürfen Luftfahrzeugtriebwerke und Hilfstriebwerke nur mit der unbedingt erforderlichen Drehzahl und nur derart betrieben werden, dass keine Gefährdung von Personen oder Sachen entstehen kann.

(3) Probeläufe von Luftfahrzeugtriebwerken und Hilfstriebwerken sind nur an den hiefür bestimmten Stellen des Flugplatzes zulässig. Vom Zivilflugplatzhalter dürfen für Probeläufe nur solche Stellen bestimmt werden, an denen Personen oder Sachen nicht gefährdet werden können.

(4) Belästigungen, insbesondere durch Lärm oder Luftstrom, sind auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zu beschränken. Nicht erforderliche Belästigungen sind unzulässig.

Arbeiten an Zivilluftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen

§ 38. (1) Die Wartung, Überholung, Änderung, Inspektion, Störungsbehebung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen innerhalb eines Zivilflugplatzes ist nur auf den vom Zivilflugplatzhalter hiefür bestimmten Stellen im Freien oder in den ausschließlich hiefür bestimmten geschlossenen Räumen zulässig.

(2) Der Flugplatzbetrieb darf durch die in Abs. 1 bezeichneten Arbeiten nicht gefährdet werden.

Ad 4 Zivilflugplatz-Verordnung - ZFV[20]

I. TEIL: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

§ 1. Begriffserläuterungen

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

Abstellflächen (Anlegestellen):

die auf Land(Wasser)flugplätzen zum Abstellen (Festmachen) von Luftfahrzeugen zwecks Ein- und Aussteigens, Be- und Entladens, Be- und Enttankens, Durchführung von Wartungsarbeiten und zum Parken bestimmten Flächen.

Anflugflächen:

Grenzflächen des Schutzbereiches, die in den Anflugsektoren mit zunehmender Entfernung vom Flugplatz ansteigen.

[20] Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 1. Juli 1972 betreffend Zivilflugplätze (Zivilflugplatz-Verordnung - ZFV 1972) StF: BGBl. Nr. 313/1972

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Anflugsektoren:

die für An- und Abflüge bestimmten Lufträume vor den Schwellen über Geländeabschnitten, deren Mittellinie die An- und Abflugrichtung bildet.

Balken (Außen-, Kurz- und Querbalken):

jeweils drei oder mehr Luftfahrtfeuer, die eng nebeneinander so angeordnet sind, dass sie aus der Entfernung wie ein Lichtbalken aussehen.

Bewegungsflächen:

Teile von Land- und Wasserflugplätzen, die für die Bewegung von Luftfahrzeugen auf dem Boden (Wasser) bestimmt sind.

Flugplatzbezugshöhe:

die auf volle Meter auf- beziehungsweise abgerundete Höhe des Flugplatzbezugspunktes über dem mittleren Meeresspiegel.

Flugplatzbezugspunkt:

der Punkt, durch den die geographische Lage eines Flugplatzes bestimmt wird.

Flugplatzbezugstemperatur (T):

die mittlere Temperatur des heißesten Monats (T1), vermehrt um ein Drittel des Unterschiedes zwischen dieser Temperatur (T1) und dem Durchschnitt der höchsten Tagestemperaturen dieses Monats (T2):

$$T = T1 + (T2 - T1)/3$$

Flugplatzleuchtfeuer:

ein Luftfahrtleuchtfeuer, welches den Standort eines Flugplatzes anzeigt.

Freiflächen:

auf dem Land oder Wasser in Startrichtung an Pisten angrenzend festgelegte, rechteckige Flächen, die für den Anfangsteigflug von Luftfahrzeugen bis zu einer Höhe von 10,5 m über Grund geeignet sind.

Horizontalfläche:

die in 45 m Höhe über der Flugplatzbezugshöhe verlaufende horizontale Grenzfläche des Schutzbereiches.

Instrumentenpisten:

Pisten, die für den Flugbetrieb unter Verwendung von Funknavigationseinrichtungen bestimmt sind, und zwar:

a) Instrumentenanflugpisten, das sind Pisten, die mit einer Funknavigationseinrichtung ausgestattet sind, welche zumindest für den Geradeausanflug eine ausreichende Richtungsführung gewährleistet;

b) Präzisionsanflugpisten der Kategorie I, das sind Pisten, die mit einem Instrumenten-Landesystem oder einer RADAR-Anlage sowie mit Befeuerungsanlagen ausgestattet und für den Anflug bis herab zu einer Entscheidungshöhe von 60 m und einer Pistensichtweite von 800 m bestimmt sind;

c) Präzisionsanflugpisten der Kategorie II, das sind Pisten, die mit einem Instrumenten-Landesystem und Befeuerungsanlagen ausgestattet und für den Anflug bis herab zu einer Entscheidungshöhe von 30 m und einer Pistensichtweite von 400 m bestimmt sind;

d) Präzisionsanflugpisten der Kategorie III, das sind Pisten, die mit einem Instrumenten-Landesystem und Befeuerungsanlagen ausgestattet und für den Anflug ohne Entscheidungshöhe bis herab zu einer Pistensichtweite

von 200 m (Kategorie III A),

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

von 50 m (Kategorie III B) oder

von weniger als 50 m (Kategorie III C)

bestimmt sind.

Kennfeuer:

ein Luftfahrtleuchtfeuer, welches eine Kennung zur Auffindung eines bestimmten Bezugspunktes ausstrahlt.

Kegelfläche:

eine Grenzfläche des Schutzbereiches, die vom Rand der Horizontalfläche nach außen kegelförmig ansteigt.

Luftfahrtleuchtfeuer:

zur Bezeichnung bestimmter Punkte oder Objekte auf der Erdoberfläche errichtete Luftfahrtfeuer, die aus allen Richtungen ständig oder periodisch aufleuchtend sichtbar sind.

Normalatmosphäre:

völlig trockene Luft, die in Meereshöhe einen Luftdruck von 1013,25 Millibar und eine Temperatur von 15 Grad Celsius aufweist, wobei die Temperaturabnahme vom Meeresspiegel bis zu einer Höhe von 11.000 Meter mit 0,65 Grad Celsius je 100 m anzunehmen ist.

Pisten:

auf Flugplätzen festgelegte Flächen für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen.

Rollwege (Fahrrinnen):

auf Flugplätzen für die Bewegung von Luftfahrzeugen auf dem Boden (Wasser) - ausgenommen Start und Landung - festgelegte Flächen.

Schutzbereich:

der für den sicheren Betrieb eines Flugplatzes im Hinblick auf die Hindernisfreiheit zu berücksichtigende Bereich.

Schwelle:

der Anfang des für die Landung benutzbaren Teiles der Piste.

Sicherheitsstreifen:

eine zur Verringerung von Gefahren für von der Piste abkommende Luftfahrzeuge auf der Erdoberfläche festgelegte Fläche, welche die für den Start und die Landung bestimmte Bewegungsfläche allseitig umschließt.

Signalfeld:

eine auf Flugplätzen zum Auslegen von Bodenzeichen bestimmte Fläche.

Stoppflächen:

auf Landflugplätzen in Startrichtung an Pisten angrenzend festgelegte, rechteckige Flächen die so hergestellt sind, dass darauf ein Luftfahrzeug im Falle eines abgebrochenen Starts zum Halten gebracht werden kann.

Übergangsflächen:

Grenzflächen des Schutzbereiches, welche an die Verbindungsgeraden der Eckpunkte der Basen der Anflugflächen sowie an die Längsseiten der Anflugflächen anschließen und seitlich nach außen bis zu einer Höhe von 45 m über der Flugplatzbezugshöhe ansteigen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

§ 2. Arten von Zivilflugplätzen

(1) Nach Maßgabe der Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes und dieser Verordnung sind Zivilflugplätze folgender Art auf dem Lande oder Wasser zu bewilligen:

a) Flughäfen (§ 64 des Luftfahrtgesetzes),

b) Flugfelder (§ 65 des Luftfahrtgesetzes).

(2) Der Betriebsumfang von Zivilflugplätzen bestimmt sich:

a) nach der Art des zugelassenen Verkehrs (öffentlicher Flugplatz, Privatflugplatz),

b) nach der Art der Luftfahrzeuge, die den Zivilflugplatz benützen dürfen (zum Beispiel Motorflugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge),

c) nach der Art und den Ausmaßen (Klassen) der für den Start und die Landung vorgesehenen Bewegungsflächen und

d) nach der Art des zugelassenen Flugbetriebes (Sichtflugbetrieb bei Tag/Nacht, Instrumentenflugbetrieb, Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie I, II oder III).

(3) Für Motorflugzeuge bestimmte Zivilflugplätze dürfen auch von anderen Luftfahrzeugen benützt werden, sofern in der Zivilflugplatz-Bewilligung (§ 72 des Luftfahrtgesetzes) nichts anderes bestimmt ist.

§ 4. Benennung von Zivilflugplätzen

(1) Für die Benennung eines Zivilflugplatzes ist ein Ortsname zu wählen, der in der Österreichischen Karte 1 : 50.000 enthalten ist, die leichte Auffindung des Flugplatzes ermöglicht und eine Verwechslung mit einem anderen Flugplatz ausschließt. Diese Bezeichnung ist in der Zivilflugplatz-Bewilligung als Flugplatzname festzulegen.

(2) Der Flugplatzname ist als Flugplatzerkennungszeichen auf jedem Zivilflugplatz, mit Ausnahme von Hubschrauberplätzen, in weißer Blockschrift mit mindestens 3 m hohen Buchstaben so anzubringen, dass er aus der Luft erkennbar ist.

§ 5. Flugplatzbezugspunkt und Flugplatzbezugshöhe

(1) Für jeden Zivilflugplatz sind der Flugplatzbezugspunkt und die Flugplatzbezugshöhe zu ermitteln und in der Zivilflugplatz-Bewilligung festzustellen.

(2) Der Flugplatzbezugspunkt ist nach geographischen Koordinaten (Länge bezogen auf Greenwich), auf volle Bogensekunden auf- beziehungsweise abgerundet, ungefähr im geometrischen Mittelpunkt der für den Start und die Landung auf Landflugplätzen bestimmten Bewegungsflächen festzusetzen und im Flugplatzlageplan einzutragen. Seine lotrechte Projektion ist in der Natur dauerhaft zu vermarken. Bei Wasserflugplätzen ist der Flugplatzbezugspunkt im Bereich der Anlegestellen festzusetzen.

(3) Die Flugplatzbezugshöhe ist bei Flugplätzen mit Pisten aus dem arithmetischen Mittel der Höhen sämtlicher Schwellen zu bestimmen. Bei Flugplätzen ohne Pisten gilt als Flugplatzbezugshöhe die mittlere Höhe der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsfläche und bei Wasserflugplätzen die Höhe der Wasserfläche bei mittlerem Pegelstand.

§ 6. Grenzen von Zivilflugplätzen

(1) Die Grenzen von Zivilflugplätzen sind so festzulegen, dass sie zumindest sämtliche Bewegungsflächen und sonstige Bodeneinrichtungen umfassen. Die Flugplatzgrenzen müssen im Flugplatzlageplan enthalten sein.

(2) Öffentliche Zivilflugplätze, mit Ausnahme von Wasserflugplätzen, müssen entlang ihrer Flugplatzgrenzen, soweit diese die nicht allgemein zugänglichen Teile des Flugplatzes, insbesondere die Bewegungsflächen, Hangars und die Treibstofflager umschließen, derart umzäunt sein, dass der Zutritt durch unbefugte Personen sowie das Eindringen von Wild und unbeaufsichtigten Haustieren möglichst verhindert wird. Privatflugplätze müssen, soweit sie nicht umzäunt sind, entlang der Grenzen der nicht allgemein zugänglichen Teile durch Dachreiter nach dem Muster der Anlage 1 Abbildung 1 (Anm.: Anlage nicht darstellbar) in Abständen von 50 bis 60 m gekennzeichnet sein.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(3) An Eingängen und Einfahrten im Bereich der Flugplatzumzäunung müssen Warntafeln nach dem Muster der Anlage 1 Abbildung 2 (Anm.: Anlage nicht darstellbar) angebracht sein. Bei nichtumzäunten Privatflugplätzen müssen diese Warntafeln außerdem entlang der Flugplatzgrenzen in Abständen von höchstens 200 m errichtet sein.

(4) Flugplatzgrenzen auf dem Wasser müssen durch rote Bojen nach dem Muster der Anlage 1 Abbildung 3 (Anm.: Anlage nicht darstellbar), welche in Abständen von höchstens 60 m verankert und durch Schwimmketten verbunden sind, gekennzeichnet sein. An jeder fünften Boje muß ein Warnschild nach dem Muster der Anlage 1 Abbildung 4 (Anm.: Anlage nicht darstellbar) angebracht sein.

II. TEIL: BEWEGUNGSFLÄCHEN

1. Abschnitt - Allgemeines

§ 9. Bewegungsflächen

(1) Als Bewegungsflächen im Sinne dieser Verordnung gelten:

a) Land- und Wasserpisten,

b) Stoppflächen,

c) Sicherheitsstreifen,

d) Rollwege und Fahrrinnen,

e) Abstellflächen, Anlegestellen und Ausweichstellen,

f) sonstige Bewegungsflächen (zum Beispiel Landeflächen für Segelflugzeuge, Startflächen für den Windschleppstart, Fallschirmspringer-Landeflächen).

(2) Auf Zivilflugplätzen müssen jene befestigten und unbefestigten Bewegungsflächen vorhanden sein, die für die sichere und reibungslose Abwicklung des Flugverkehres unter Berücksichtigung des Betriebsumfanges des Zivilflugplatzes erforderlich sind.

(3) Auf Flughäfen müssen mindestens eine befestigte Piste, eine befestigte Abstellfläche und ein befestigter Rollweg vorhanden sein.

(4) Auf Flugfeldern ist die Anlegung einer Piste dann nicht erforderlich, wenn die gesamte für die Bewegung von Luftfahrzeugen bestimmte Fläche hinsichtlich ihrer Oberflächenbeschaffenheit und Neigungsverhältnisse den Bestimmungen der §§ 12, 18, 19 und 20 entspricht.

3. Abschnitt - Sicherheitsstreifen

§ 22. Allgemeines

(1) Jede Landpiste einschließlich der allenfalls vorhandenen Stoppfläche muß von einem Sicherheitsstreifen umschlossen sein. Der Übergang von der Piste beziehungsweise Stoppfläche in den Sicherheitsstreifen muß stufenlos und ohne schroffen Unterschied der Tragfähigkeit sein.

(2) Anschließend an die Enden befestigter Pisten muß der Sicherheitsstreifen bis zu einer Entfernung von mindestens 30 m so befestigt werden, dass Bodenvertiefungen durch Triebwerksluftströme vermieden werden.

(3) Bei Hubschrauberpisten auf Hochbauten muß entlang der äußeren Ränder des Sicherheitsstreifens beziehungsweise des Bauwerkes eine Auffangvorrichtung vorhanden sein. Die Auffangvorrichtung muß mindestens 1,5 m breit sein, darf den Schutzbereich nicht überragen und muß das 1,5fache Gewicht der Hubschrauber aufnehmen können, für welche die Piste bestimmt ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

§ 90. Rollhaltbefeuerung

(1) Auf Rollwegen, welche bei einer Sichtweite von weniger als 800 m benützt werden, muß in Ergänzung der Rollhaltmarkierung eine Rollhaltbefeuerung vorhanden sein.

(2) Die Rollhaltbefeuerung muß aus einer Reihe quer über die gesamte Breite des Rollweges in gleichmäßigen Abständen von 3 m angeordneten roten Unterflurfeuern nach dem Muster der Anlage 25 (Anm.: Anlage nicht darstellbar) bestehen. Die Feuer müssen entgegen der Rollrichtung strahlen und von der Flugplatzkontrollstelle getrennt von der übrigen Befeuerung schaltbar sein.

Ad 5 Unfalluntersuchungsgesetz[21]

1. Abschnitt
Gemeinsame Bestimmungen

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen, soweit sich diese Vorfälle im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben und enthält im Abschnitt 3 Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr L295 vom 12.11.2010 S. 35.

Errichtung der unabhängigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

§ 2. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes für die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt untersteht dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie ist funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben einer Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren könnten.

Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

§ 3. (1) Der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes steht ein Leiter vor. Dieser wird vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ist eine ständig eingerichtete unabhängige Untersuchungsstelle für die Sicherheit in den Bereichen, Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt. Sie nimmt ihre Aufgaben unabhängig wahr und führt eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durch oder beaufsichtigt die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung.

(3) Die Untersuchungsbeauftragten gemäß § 5 Abs. 15 sind bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gebunden.

3. Abschnitt
Bestimmungen über Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt

Durchführungsbestimmungen

§ 21. (1) Für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010[22].

(2) Die §§ 7, 8, 9 Abs. 1 und Abs. 2 zweiter Satz und Abs. 3 sowie die §§ 10 und 11 Abs. 4, 5, 6 und 7 sowie die §§ 12, 13, 14 Abs. 1 erster und zweiter Satz, 17, 18, 19 und 20 sind sinngemäß auf Sicherheitsuntersuchungen gemäß Abschnitt 3 anzuwenden.

[21] Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005) BGBl I Nr 123/2005 idF BGBl I 102/2017

[22] Zuletzt geändert mit VO(EU) 2018/1139

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(3) Zustellungen gemäß Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 erfolgen an die oberste Zivilluftfahrtbehörde des jeweils betroffenen Staates.

(4) Als Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt gelten Unfälle und Störungen gemäß Art. 2 Z 1, 7 und 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Zusammenarbeit der Behörden

§ 22. (1) Ist ein Vorfall Gegenstand eines Strafverfahrens, so erfolgt die Mitteilung gemäß Art 12 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 durch das zuständige Organ der Strafverfolgungsbehörden an den für die Sicherheitsuntersuchung bestellten Untersuchungsbeauftragten. Ist noch kein Untersuchungsbeauftragter bestellt, erfolgt die Mitteilung an den Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes oder dessen Vertreter.

Zusammenarbeit mit Behörden in Drittländern

§ 23. (1) Für den Fall, dass sich im Bundesgebiet beim Betrieb eines nicht im Inland oder einem Mitgliedstaat der Europäischen Union mustergeprüften oder in das österreichische Luftfahrzeugregister oder dem Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaates der Europäischen Union eingetragenen oder nicht von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen oder nicht von einem Luftverkehrsunternehmen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union verwendeten Luftfahrzeuges ein Vorfall ereignet, hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes die Verständigung der im Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, vorgesehenen Staaten durchzuführen. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

Untersuchungsberichte aus Drittländern

§ 24. Untersuchungsberichte aus Drittländern, Teile davon, oder Dokumente, zu denen die Untersuchungsbeauftragten Zugang haben, dürfen ohne ausdrückliche Zustimmung der ausländischen Untersuchungsbehörde nicht veröffentlicht oder Dritten zugänglich gemacht werden. Dies gilt nicht, wenn die ausländische Untersuchungsbehörde diese Berichte bereits veröffentlicht oder freigegeben hat. Eine Verpflichtung zur Veröffentlichung ausländischer Untersuchungsberichte besteht nicht. Allfällige Sicherheitsempfehlungen sind den geeigneten Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Ad 6) Zivilluftfahrt-Vorfall-Notfall-Maßnahmen-Verordnung[23] - ZNV

§ 1. (1) Mit dieser Verordnung werden, unbeschadet anderer Vorschriften, jene Maßnahmen, die bei einem Vorfall, einem Flugnotfall oder einem Notfall in der Zivilluftfahrt zu treffen sind, geregelt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gilt, soweit sich aus einzelnen Bestimmungen nichts anderes ergibt, als:

1. Störung: eine Störung oder eine schwere Störung gemäß § 2 Abs. 6 und 7 des Unfalluntersuchungsgesetzes, BGBl. I Nr. 123/2005;
2. Flugunfall: ein Unfall im Bereich der Luftfahrt gemäß § 2 Abs. 3 des Unfalluntersuchungsgesetzes;
3. Vorfall: eine Störung oder ein Flugunfall;
4. Flugnot: ein Ereignis, bei welchem ein Luftfahrzeug vermisst wird, einen Flugunfall erlitten hat oder auf andere Weise in Not geraten ist;
5. Flugverkehrsdienststellen: jene Stellen der Austro Control GmbH, die den Flugverkehrskontrolldienst (ATC), den Fluginformationsdienst (FIS) sowie den Alarmdienst ausüben;
6. Notfall: Ereignis innerhalb der Flugplatzgrenzen, welches zB durch Naturkatastrophen, Brände; Gefahrguttransporte udgl. hervorgerufen wird und die Sicherheit der Luftfahrt gefährden kann;
7. Einsatzleiter: die zur Leitung von Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb der Flugplatzrettungsbereiche (§ 6 Abs. 1) von den Zivilflugplatzhaltern bestellte Personen;
8. Notsender (ELT): Ein Gerät, welches nach einem Unfall automatisch oder manuell ausgelöst, charakteristische Signale auf den dafür vorgesehenen Frequenzen abstrahlt;

[23] Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung – ZNV, BGBl II Nr 545/2020

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

9. Notsignal: Signale und Zeichen im Sinne des Anhanges A der Luftverkehrsregeln 1967 (LVR 1967), BGBl. Nr. 56/1967 in der jeweils geltenden Fassung;
10. Einsatzübung:

    a) umfassende Einsatzübung: Übung, die zur Überprüfung des Einsatzplanes, aller Einrichtungen und des Zusammenwirkens aller Stellen, die Such- und Rettungs- bzw. Notarztdienst durchzuführen bzw. an deren Durchführung mitzuwirken haben, dient; die ausführliche Analyse dieser umfassenden Einsatzübung unter Beiziehung aller an der Übung beteiligten Stellen ist Bestandteil dieser Übung;

    b) Teil-Einsatzübung: Übung, die zur Überprüfung der Behebung von Unzulänglichkeiten, die bei der Durchführung der umfassenden Einsatzübung aufgetreten sind, dient;
11. Flugplatzbezugspunkt: der Flugplatzbezugspunkt im Sinne des § 1 der Zivilflugplatzverordnung (ZFV 1972), BGBl. Nr. 313/1972;
12. Notlandungen: Notlandungen im Sinne des § 10 Abs. 1 lit. a des Luftfahrtgesetzes;
13. verantwortlicher Pilot: verantwortlicher Pilot im Sinne des § 2 LVR 1967;
14. Anhang 14: Anhang 14, Band 1, zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ), BGBl. Nr. 97/1949 in der jeweils geltenden Fassung;
15. ärztlicher Leiter: eine in Österreich zur selbständigen Ausübung des ärztlichen Berufes befugte Person, welche zusätzlich die Qualifikation eines Notarztes im Sinne des § 40 des Ärztegesetzes 1998 (ÄrzteG 1998), BGBl. I Nr. 169/1998 in der jeweils geltenden Fassung, aufzuweisen hat.

II. Abschnitt

ZIVILLUFTFAHRT-SUCH- UND RETTUNGSDIENST

Aufgaben des Such- und Rettungsdienstes

§ 3. (1) Der Such- und Rettungsdienst hat im österreichischen Hoheitsgebiet in Flugnot befindliche Zivilluftfahrzeuge zu suchen sowie die allfällig notwendige Rettung der Insassen und nach Möglichkeit auch die Bergung von Post und Fracht zu veranlassen. Auf Ersuchen der zuständigen Stellen benachbarter Staaten hat der Such- und Rettungsdienst bei den Such- und Rettungsaktionen der benachbarten Staaten mitzuwirken. Soweit nicht in § 6 etwas anderes bestimmt ist, verbleibt die Leitung und Durchführung der Rettungsmaßnahmen bei den gemäß den landesrechtlichen Vorschriften über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe und über das Hilfs- und Rettungswesen zuständigen Behörden und Stellen.

(2) Bei Flugnotfällen österreichischer Militärluftfahrzeuge hat der Such- und Rettungsdienst die unaufschiebbaren Such- und Rettungsmaßnahmen bis zum Eintreffen des militärischen Such- und Rettungsdienstes zu veranlassen.

Such- und Rettungszentrale[24]

§ 4. Die Durchführung der allfälligen Suchmaßnahmen auf dem Luftweg (§ 18) sowie die zusammenfassende Lenkung aller Suchmaßnahmen und die allfällig notwendige Einleitung von Rettungsmaßnahmen (Alarmdienst) obliegen der Austro Control GmbH als Such- und Rettungszentrale. § 3 Abs. 1 letzter Satz bleibt unberührt.

Alarmstufen

§ 14. (1) Die Alarmstufe 1 (Ungewissheitsstufe) ist gegeben, wenn über die Sicherheit eines Luftfahrzeuges und seiner Insassen Zweifel bestehen, insbesondere wenn

1. über ein Luftfahrzeug 30 Minuten nach einer fälligen Meldung oder 30 Minuten nach dem ersten erfolglosen Versuch zur Wiederaufnahme der Funkverbindung keine Nachricht vorliegt, oder
2. ein Luftfahrzeug innerhalb von 30 Minuten nach der aus der in einem Flugplan angegebenen voraussichtlichen Gesamtflugdauer errechneten Ankunftszeit nicht angekommen ist.

[24] TelNr. RCC (rescue coordination center) der Austro Control +43 5 1703 7778

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Die Alarmstufe 2 (Bereitschaftsstufe) ist gegeben, wenn Besorgnis über die Sicherheit eines Luftfahrzeuges und seiner Insassen besteht, insbesondere wenn

1. Nachforschungen der Flugsicherungsstellen über ein gemäß Abs. 1 überfälliges Luftfahrzeug erfolglos verlaufen sind, oder
2. ein Luftfahrzeug nach Erhalt bzw. Übermittlung bzw. Bestätigung der Landefreigabe fünf Minuten nach der voraussichtlichen Landezeit nicht gelandet ist und keine Funkverbindung mehr hergestellt werden konnte, oder
3. bekannt wird, dass die Betriebssicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeuges zwar beeinträchtigt, aber eine Notlandung nicht wahrscheinlich ist.

(3) Die Alarmstufe 3 (Notstufe) ist gegeben, wenn weitgehende Gewissheit darüber besteht, dass einem Luftfahrzeug und seinen Insassen schwere und unmittelbare Gefahr droht und sofortige Hilfe benötigt wird, insbesondere wenn

1. eingehende Nachforschungen der Flugsicherungsstellen über ein gemäß Abs. 1 oder 2 überfälliges Luftfahrzeug erfolglos verlaufen sind, oder
2. anzunehmen ist, dass der Betriebsstoffvorrat eines Luftfahrzeuges aufgebraucht ist oder nicht ausreicht, um es in Sicherheit zu bringen, oder
3. bekannt wird, dass die Betriebssicherheit eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges so beeinträchtigt ist, dass eine Notlandung wahrscheinlich ist, oder
4. bekannt wird oder mit Sicherheit anzunehmen ist, dass ein Luftfahrzeug im Begriff ist, eine Notlandung durchzuführen, oder bereits durchgeführt hat.

Flugnotmeldungen

§ 15. (1) Verantwortliche Piloten, Zivilluftfahrzeughalter, Zivilflugplatzhalter, die Flugsicherungsstellen und die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet, der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH unverzüglich (fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax, per Funk oder in jeder anderen technisch möglichen Weise) alle Wahrnehmungen zu melden, die zur Annahme berechtigen, dass sich ein Luftfahrzeug in Flugnot befindet.

(2) Flugnotmeldungen haben insbesondere zu enthalten:

1. das Stichwort „Flugnot“,
2. die Angaben, wann und wo das in Flugnot befindliche Luftfahrzeug gesichtet wurde oder die Angaben, wann und wo es sich zu dem Zeitpunkt befunden hat, in dem die letzte Nachricht von ihm eingelangt ist,
3. die Bezeichnung der Art des Flugnotfalles und
4. sonstige wichtige Umstände, welche die Auffindung des Luftfahrzeuges erleichtern können (zum Beispiel Angaben über Herstellerbezeichnung und Kennzeichen des Luftfahrzeuges, über Flugrichtung und Flughöhe).

(3) Nimmt der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeuges ein Notsignal, ein Such- und Rettungssignal oder eine Notmeldung eines anderen Luftfahrzeuges auf, so hat er den Empfang zu bestätigen, gegebenenfalls den Standort dieses Luftfahrzeuges aufzuzeichnen und die Austro Control GmbH im Wege der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen, sofern er nicht auch die Bestätigung des Empfanges durch eine Flugverkehrsdienststelle aufgenommen hat.

Such- und Rettungssignale

§ 22. (1) Wenn eine Funkverbindung nicht möglich ist, sind bei Flugnotfällen für die Verständigung zwischen Luftfahrzeuginsassen und Personen am Boden optische Zeichen nach den im Anhang dieser Verordnung kundgemachten Schlüsseln zu verwenden.

(2) Piloten, die ein Zeichen am Boden erkannt und verstanden haben, haben dies durch Signale nach Punkt 3 des Anhanges dieser Verordnung zu bestätigen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(3) Die Bestimmungen des Abs. 1 und 2 schließen nicht aus, dass jedes andere zur Verständigung zweckdienliche Mittel verwendet werden darf.

Kurz zusammengefasst:

Wenn ein Flugzeug überfällig ist, schrillt der Alarm...

Laut den luftfahrtrechtlichen Bestimmungen muss ein Luftfahrzeug unter 20 Tonnen mit einem Notsender (ELT-Emergency Location Transmitter) ausgerüstet sein. Im Fall eines Unfalls schaltet sich der Sender automatisch ein und hilft so, das Luftfahrzeug über das COSPAS/SARSAT System schneller zu finden.

Der SAR-Dienst (SAR=Search and Rescue) für Luftfahrzeuge hat in erster Linie die Aufgabe, in Not befindliche Flugzeuge zu suchen und die Rettung der Insassen zu veranlassen.

Alarmstufe 1 - INCERFA (Ungewissheitsstufe)

Sobald die letzte Meldung oder die Landung eines Flugzeuges länger als eine halbe Stunde überfällig ist, wird Alarmstufe 1 - INCERFA (Ungewissheitsstufe) - eingeleitet. Aufgrund des Flugplans wird versucht, Informationen über den Verbleib des Luftfahrzeuges zu erhalten. In mehr als 90% der Fälle wird das abgängige Flugzeug schon aufgrund von telefonischen Nachforschungen gefunden.

Alarmstufe 2 - ALERFA (Bereitschaftsstufe)

Verlaufen diese Nachforschungen jedoch negativ, tritt Alarmstufe 2 - ALERFA (Bereitschaftstufe) - in Kraft. Über eine Flugplandatenbank werden Details über Flugzeugtype, Kennzeichen, Anzahl der Personen an Bord, Flugstrecke, Ausweichflugplatz, Treibstoffvorrat abgerufen, beziehungsweise werden soweit verfügbare Radardaten analysiert.

Alarmstufe 3 - DETRESFA (Notstufe)

Ergibt die Auswertung dieser Daten keine zielführenden Aufschlüsse und sind weitere Nachforschungen ergebnislos geblieben, wird Alarmstufe 3 - DETRESFA (Notstufe) - ausgelöst.
Eine intensive Suchaktion wird gestartet, wobei der Austro Control zwei eigene Suchflugzeuge zur Verfügung stehen, die mit Peilgeräten ausgerüstet sind. Parallel dazu wird bei Bedarf das Innenministerium und das Bundesheer um Mithilfe ersucht. Die betroffenen Sicherheitsdirektionen und Landespolizeikommandos werden informiert und um Unterstützung gebeten. Zusätzlich wird bei Bedarf die Bevölkerung über Fernsehen und Radio aufgefordert, auffällige Beobachtungen im Zusammenhang mit dem vermissten Flugzeug zu melden.

Ad 7 Luftverkehrsregeln

A) Allgemeines zu den Luftverkehrsregeln[25]

Der Ausdruck „Single European Sky („SES“) – Einheitlicher Europäischer Luftraum“ umschreibt die Anstrengungen der Europäischen Kommission seit Ende der 1990er, den europäischen Luftraum unter dem Gesichtspunkt der Optimierung der Verkehrsströme, statt nach nationalen Grenzverläufen, neu zu strukturieren. Ziel ist es einen gemeinsamen europäischen Luftraum zu schaffen, der sich ausschließlich an betrieblichen Erfordernissen orientiert und so zu einem sicheren, effizienten und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs beiträgt.

Am 10.03.2004 wurden auf europäischer Ebene folgende EU (Grund-)Verordnungen erlassen:

- VO (EG) Nr 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums[26]
- VO (EG) Nr 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum[27]
- VO (EG) Nr 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum[28]
- VO (EG) Nr 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes[29]

[25] Zur leichteren Lesbarkeit sind Textpassagen, die keine Bedeutung für die Durchführung der „kleinen“ Luftfahrt im Rahmen unseres Hobbies haben, weggelassen worden. Bitte auch den Disclaimer am Anfang dieses Skriptums zu beachten und ernst zu nehmen.

[26] geändert durch Art.1 Verordnung Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.10.2009

[27] geändert durch Art.2 Verordnung Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.10.2009

[28] geändert durch Art.3 Verordnung Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.10.2009 552/2004

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Mit VO (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit wurde die Grundlage für eine Reihe weiterer Rechtsakte geschaffen. Anlage dazu sind die Bestimmungen des Part-FCL, welche sich auch mit der Erlangung und dem Erhalt von Luftfahrtpersonalausweisen, wie etwa Pilotenscheinen, beschäftigen.

Die Grundverordnungen sehen in zahlreichen Artikeln die Erlassung von Durchführungsvorschriften ("*implementing rules*") vor.

Eine dieser Durchführungsvorschriften ist die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012[30] zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010. Die SERA verdrängen aufgrund des Anwendungsvorrangs des Europäischen Rechts beginnend mit dem 05.12.2014 diejenigen nationalen Regelungen, die den gleichen Regelungsinhalt wie die SERA haben. Gegenstand der SERA-Verordnung ist die Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung, die für den allgemeinen Luftverkehr gelten. Ziel ist die Harmonisierung der Luftverkehrsregeln im europäischen Luftraum durch Beseitigung der gegenwärtig existierenden, zahlreichen Abweichungen der einzelstaatlichen (nationalen) Regelungen von den ICAO-Vorgaben.

Umgekehrt ermöglichen Öffnungsklauseln die Besetzung regelungsfreier Bereiche durch nationale Spezifika. Dies ist durch die Luftverkehrsregeln 2014 (LVR 2014) geschehen, welche im Anschluss an die SERA dargestellt werden.

B) Anhang (zur VO (EU) Nr. 923/2012) Luftverkehrsregeln [Teil-SERA][31]

Abschnitt 2

Anwendbarkeit und Einhaltung

SERA.2001

SERA.2001Gegenstand

Unbeschadet des Punkts SERA.1001 betrifft dieser Anhang im Einklang mit Artikel 1 insbesondere Luftraumnutzer und Luftfahrzeuge,

a) die Flüge in die Union, innerhalb der Union oder aus der Union durchführen,

b) die Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen eines Mitgliedstaats der Union tragen und auf eine Weise in einem Luftraum betrieben werden, bei der sie nicht gegen die Regeln verstoßen, die von dem Staat veröffentlicht wurden, der die Hoheitsbefugnisse über das überflogene Gebiet ausübt.

Dieser Anhang betrifft auch die Tätigkeit der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, der Flugsicherungsorganisationen (ANSP), der Flughafenbetreiber und des betreffenden am Flugbetrieb beteiligten Bodenpersonals.

SERA.2005

Einhaltung der Luftverkehrsregeln

---

[29] geändert durch Art.4 Verordnung Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.10.2009

[30] Zuletzt berichtigt gem. Amtsblatt der Europäischen Union vom 20.7.2016, Nr. L 196/3 (=DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/1185 DER KOMMISSION vom 20. Juli 2016 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 hinsichtlich der Aktualisierung und Vervollständigung der gemeinsamen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung (SERA Teil C) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 730/2006).
Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. Sie gilt ab dem 12. Oktober 2017. Einzelne Bestimmungen gelten jedoch ab dem 18. August 2016 und sind in dieser Fassung des Skriptums bereits eingearbeitet.

[31] In der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1185 der Kommission vom 20. Juli 2016 (Amtsblatt der Europäischen Union L 196 vom 21.7.2016)

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Der Betrieb eines Luftfahrzeugs entweder im Flug, auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes oder an einem Einsatzort hat zu erfolgen unter Einhaltung der allgemeinen Regeln, der anwendbaren örtlichen Bestimmungen und darüber hinaus im Flug entweder mit

a) den Sichtflugregeln oder

b) den Instrumentenflugregeln.

SERA.2010

Verantwortlichkeiten

a) Verantwortlichkeit des verantwortlichen Piloten

Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs ist, unabhängig davon, ob er die Steuerorgane bedient, für den Betrieb des Luftfahrzeugs im Einklang mit dieser Verordnung verantwortlich, wobei er von diesen Regeln abweichen darf, wenn die Umstände eine solche Abweichung im Interesse der Sicherheit absolut notwendig machen.

b) Flugvorbereitung[32]

Vor Beginn eines Flugs hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind.

SERA.2015

Befugnisse des verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs

Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs hat die endgültige Entscheidungsbefugnis bezüglich der das Luftfahrzeug betreffenden Dispositionen, während er für das Luftfahrzeug verantwortlich ist.

SERA.2020

Problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen

Eine Person, deren Funktion für die Flugsicherheit von kritischer Bedeutung ist (sicherheitsrelevantes Personal), darf diese Funktion nicht ausüben, während sie sich unter dem Einfluss einer psychoaktiven Substanz befindet, durch die die menschliche Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird. Den betreffenden Personen ist der problematische Konsum solcher Substanzen in jeglicher Form untersagt.

Abschnitt 3

Allgemeine Regeln und Vermeidung von Zusammenstößen

Kapitel 1

Schutz von Personen und Sachen

SERA.3101

[32] Die Flugvorbereitung hat sich auf die maßgeblichen Einträge in der ICAO 500.000er Karte, die AIP Österreich sowie die anwendbaren Notams zu stützen. Da es keine amtlich zugelassene, zertifizierte Software/Datenbank gibt, kann die Verwendung von elektronischen Planungs-/Flugführungshilfen/Datenbanken nur Ergänzung aber nicht Grundlage für eine Planung sein. Bitte immer kontrollieren, ob die letztgültige Softwareversion geladen ist und ob diese mit dem letztgültigen Veröffentlichungsstand der ICAO 500.000er Karte, der AIP Österreich sowie den anwendbaren Notams übereinstimmt.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Betrieb von Luftfahrzeugen

Luftfahrzeuge dürfen nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise so betrieben werden, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden.

SERA.3105

Mindesthöhen

Außer soweit es bei Start oder Landung notwendig ist oder sofern es durch die zuständige Behörde zugelassen ist, dürfen Luftfahrzeuge über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien nur in einer Höhe geflogen werden, die im Fall einer Notlage eine Landung ohne ungebührende Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt. Die Mindesthöhen für Flüge nach Sichtflugregeln sind in SERA.5005 Buchstabe f festgelegt und die Mindesthöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln sind in SERA.5015 Buchstabe b festgelegt.

SERA.3110

Reiseflughöhen

Die Reiseflughöhen, in denen ein Flug oder Flugabschnitt durchzuführen ist, sind anzugeben als

a) Flugflächen für Flüge in oder oberhalb der tiefsten nutzbaren Flugfläche oder, falls anwendbar, oberhalb der Übergangshöhe;

b) Höhen für Flüge unterhalb der tiefsten nutzbaren Flugfläche oder, falls anwendbar, unterhalb der Übergangshöhe.

SERA.3115

Abwerfen von Gegenständen und Ablassen von Substanzen

Das Abwerfen von Gegenständen oder Ablassen von Substanzen aus einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug darf nur erfolgen im Einklang mit

a) Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird, und

b) gemäß den einschlägigen Informationen, Hinweisen und/oder Freigaben der zuständigen Flugverkehrsdienststelle.

SERA.3120

Schleppflüge

Ein Luftfahrzeug oder ein anderer Gegenstand darf von einem Luftfahrzeug nur geschleppt werden im Einklang mit

a) Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird, und

b) gemäß den einschlägigen Informationen, Hinweisen und/oder Freigaben der zuständigen Flugverkehrsdienststelle.

SERA.3125

Fallschirmsprünge

Fallschirmsprünge, ausgenommen Notabsprünge, dürfen nur durchgeführt werden im Einklang mit

a) Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird, und

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

b) gemäß den einschlägigen Informationen, Hinweisen und/oder Freigaben der zuständigen Flugverkehrsdienststelle.

SERA.3130

Kunstflüge

Kunstflüge dürfen nur durchgeführt werden im Einklang mit

a) Rechtsvorschriften der Union oder, falls anwendbar, nationalen Rechtsvorschriften für Flugbetrieb, der von Mitgliedstaaten geregelt wird, und

b) gemäß den einschlägigen Informationen, Hinweisen und/oder Freigaben der zuständigen Flugverkehrsdienststelle.

SERA.3135

Formationsflüge

Luftfahrzeuge dürfen in Formation nur nach vorangegangener Vereinbarung der verantwortlichen Piloten der an dem Flug beteiligten Luftfahrzeuge und im kontrollierten Luftraum nur im Einklang mit den von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen geflogen werden. Diese Bedingungen schließen Folgendes ein:

a) einer der verantwortlichen Piloten wird als Formationsführer benannt,

b) der Formationsflug wird bezüglich Navigation und Standortmeldungen wie der Flug eines einzigen Luftfahrzeugs durchgeführt,

c) die Staffelung zwischen den Luftfahrzeugen in der Formation unterliegt der Verantwortung des Formationsführers und der verantwortlichen Piloten der anderen Luftfahrzeuge der Formation und hat Übergangszeiträume zu umfassen, in denen die Luftfahrzeuge zur Erreichung ihrer eigenen Staffelung innerhalb der Formation und während der Bildung und der Auflösung der Formation manövrieren, und

d) für Staatsluftfahrzeuge gilt ein höchstzulässiger Abstand in Seiten-, Längs- und Höhenrichtung zwischen jedem Luftfahrzeug und dem Formationsführer im Einklang mit dem Abkommen von Chicago. Für andere Luftfahrzeuge als Staatsluftfahrzeuge hat jedes Luftfahrzeug einen Abstand von nicht mehr als 1 km (0,5 nm) in Seiten- und Längsrichtung und 30 m (100 ft) in Höhenrichtung vom Formationsführer einzuhalten.SERA.3140

Unbemannte Freiballone

Ein unbemannter Freiballon ist so zu betreiben, dass Gefahren für Personen, Sachen oder andere Luftfahrzeuge so gering wie möglich sind, und es sind die in Anlage 2[33] festgelegten Bedingungen einzuhalten.

SERA.3145

Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete

Luftfahrzeuge dürfen nicht in Luftsperrgebiete oder Flugbeschränkungsgebiete einfliegen, für die entsprechende Angaben ordnungsgemäß veröffentlicht wurden, außer im Einklang mit den Bedingungen der Flugbeschränkungen oder mit Genehmigung des Mitgliedstaats, über dessen Hoheitsgebiet die Gebiete festgelegt wurden.

Kapitel 2

Vermeidung von Zusammenstößen

SERA.3201

[33] Anlage 2 wird in diesem Skriptum nicht dargestellt, da es nur für die Pilotenausbildung auf Flächenflugzeugen verfasst wurde. Inhaltlich kann der Anhang 2 zur VO (EU) Nr. 923/2012 in ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1 nachgelesen werden

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Allgemeines

Die Bestimmungen dieser Verordnung entheben den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs nicht von seiner Verpflichtung, Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes zu ergreifen, einschließlich Ausweichmanövern zur Vermeidung von Zusammenstößen, die auf Ausweichempfehlungen eines Kollisionsverhütungssystems beruhen.

SERA.3205

Annäherung

Ein Luftfahrzeug darf nicht so nah an anderen Luftfahrzeugen betrieben werden, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

SERA.3210

Ausweichregeln

a) Das Luftfahrzeug, das nicht auszuweichen hat, muss seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten.

b) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.

c) Ein Luftfahrzeug, das gemäß den nachstehenden Regeln verpflichtet ist, einem anderen Luftfahrzeug auszuweichen, hat es zu vermeiden, über, unter oder vor dem anderen Luftfahrzeug vorbeizufliegen, außer wenn es in ausreichendem Abstand vorbeifliegt und die Auswirkungen einer Wirbelschleppe berücksichtigt werden.
   1. Annäherung im Gegenflug. Nähern sich zwei Luftfahrzeuge im Gegenflug oder nahezu im Gegenflug, haben beide, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.
   2. Kreuzen der Flugrichtung. Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, bei dem sich das andere Luftfahrzeug auf der rechten Seite befindet, auszuweichen; jedoch haben stets auszuweichen

      i) motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballonen;

      ii) Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen;

      iii) Segelflugzeuge den Ballonen;

      iv) motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.
   3. Überholen. Ein überholendes Luftfahrzeug ist ein Luftfahrzeug, das sich einem anderen Luftfahrzeug von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad mit der Symmetrieebene des letzteren Luftfahrzeugs bildet, d. h. sich in einer solchen Position bezüglich des anderen Luftfahrzeugs befindet, dass bei Nacht weder die linken (backbordseitigen) noch die rechten (steuerbordseitigen) Positionslichter gesehen werden könnten. Ein Luftfahrzeug, das überholt wird, hat nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern, und das überholende Luftfahrzeug hat sowohl im Steigflug als auch im Sinkflug oder Horizontalflug den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurses nach rechts zu ändern; dies gilt ungeachtet einer anschließenden Veränderung der relativen Position der beiden Luftfahrzeuge zueinander, bis das überholende Luftfahrzeug das andere ganz überholt und ausreichenden Abstand zu ihm hat.

      i) Überholende Segelflugzeuge. Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf nach rechts oder nach links ausweichen.
   4. Landung. Ein im Flug befindliches oder am Boden bzw. auf dem Wasser betriebenes Luftfahrzeug, hat einem Luftfahrzeug, das landet oder sich im Endteil des Landeanflugs befindet, auszuweichen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

i) Von mehreren einen Flugplatz oder einen Einsatzort gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen; jedoch darf das tiefer fliegende Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen. Motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, haben Segelflugzeugen in jedem Fall auszuweichen.

ii) Notlandung. Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar zur Landung gezwungen ist, auszuweichen.

5. Start. Ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld eines Flugplatzes bewegt, hat anderen Luftfahrzeugen, die starten oder im Begriff sind zu starten, Vorfahrt zu gewähren.

d) Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen, Personen und Fahrzeugen

1. Im Fall der Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen zwei Luftfahrzeugen, die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes oder auf dem entsprechenden Teil eines Einsatzortes rollen, gilt Folgendes:

i) Rollen zwei Luftfahrzeuge direkt oder nahezu direkt aufeinander zu, haben beide anzuhalten oder, falls möglich, weiträumig nach rechts auszuweichen;

ii) kreuzen sich die Wege zweier Luftfahrzeuge, hat das Luftfahrzeug, das das andere auf seiner rechten Seite hat, diesem auszuweichen.

iii) ein Luftfahrzeug, das von einem anderen Luftfahrzeug überholt wird, hat Vorfahrt, und das überholende Luftfahrzeug hat ausreichend Abstand zum anderen Luftfahrzeug zu halten.

2. Auf einem kontrollierten Flugplatz hat ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld bewegt, an allen Rollhalteorten anzuhalten und zu warten, außer wenn ihm von der Flugplatzkontrollstelle die ausdrückliche Freigabe für das Aufrollen auf die Piste oder das Kreuzen der Piste erteilt wurde.

3. Ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld bewegt, hat an allen eingeschalteten Haltebalkenfeuern anzuhalten und zu warten und darf seine Bewegung in Einklang mit Nummer 2 fortsetzen, wenn die Feuer ausgeschaltet werden.

4. Personen und Fahrzeuge auf Flugplätzen

i) Bewegungen von Personen oder Fahrzeugen, einschließlich geschleppter Luftfahrzeuge, auf dem Rollfeld eines Flugplatzes bedürfen der notwendigen Kontrolle durch die Flugplatzkontrollstelle, um eine Eigengefährdung oder eine Gefährdung landender, rollender oder startender Luftfahrzeuge zu vermeiden.

ii) Für Bedingungen, unter denen Verfahren für geringe Sicht in Betrieb sind, gilt:

A) Die auf dem Rollfeld eines Flugplatzes befindlichen Personen und Fahrzeuge sind auf das erforderliche Minimum zu beschränken, wobei den Anforderungen, die Schutzzonen und erweiterten Schutzzonen von Funknavigationshilfen zu schützen, besondere Beachtung gilt;

B) vorbehaltlich der Bestimmungen von Ziffer iii muss/müssen die von der Flugsicherungsorganisation (ANSP) vorgegebene(n) und von der zuständigen Behörde genehmigte(n) Methode(n) zur Trennung von Fahrzeugen und rollenden Luftfahrzeugen unter Berücksichtigung der verfügbaren Hilfen eingehalten werden;

C) werden kontinuierlich Präzisionsinstrumentenlandungen auf derselben Landebahn sowohl als ILS- als auch MLS-Landungen nach CAT II oder CAT III durchgeführt, sind die jeweils strengeren Vorgaben für ILS/MLS-Schutzzonen (Critical Areas) und erweiterte ILS/MLS-Schutzzonen (Sensitive Areas) anzuwenden.

iii) Einsatzfahrzeuge, die einem Luftfahrzeug in Not zu Hilfe eilen, haben Vorrang vor jedem anderen Bodenverkehr.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

iv) Vorbehaltlich der Bestimmungen von Ziffer iii haben Fahrzeuge auf dem Rollfeld die folgenden Vorschriften zu erfüllen:

A) Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge, die Luftfahrzeuge schleppen, haben Luftfahrzeugen Vorfahrt zu gewähren, die landen, starten oder rollen;

B) Fahrzeuge haben anderen Fahrzeugen Vorfahrt zu gewähren, die Luftfahrzeuge schleppen;

C) Fahrzeuge haben anderen Fahrzeugen gemäß den Anweisungen der Flugverkehrsdienststelle Vorfahrt zu gewähren;

D) unbeschadet der Bestimmungen der Buchstaben A, B und C haben Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen, die Luftfahrzeuge schleppen, die Anweisungen der Flugplatzkontrollstelle zu befolgen.

SERA.3215

Von Luftfahrzeugen zu führende Lichter

a) Außer gemäß den Bestimmungen des Buchstaben e müssen alle Luftfahrzeuge im Flug nachts die folgenden Lichter führen:
1. Zusammenstoß-Warnlichter, die auf das Luftfahrzeug aufmerksam machen, und
2. Außer im Fall von Ballonen Positionslichter, die den Flugweg des Luftfahrzeugs relativ zu einem Beobachter anzeigen. Es dürfen keine anderen Lichter geführt werden, die mit diesen Lichtern verwechselt werden können.

b) Außer gemäß den Bestimmungen des Buchstaben e müssen nachts
1. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes bewegen, Positionslichter führen, die den Weg des Luftfahrzeugs relativ zu einem Beobachter anzeigen, und es dürfen keine anderen Lichter geführt werden, die mit diesen Lichtern verwechselt werden können,
2. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden, sofern sie nicht stehen und auf andere Weise ausreichend beleuchtet sind, Lichter führen, die die äußersten Punkte ihrer Struktur anzeigen, soweit praktikabel;
3. alle Luftfahrzeuge, die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes rollen oder geschleppt werden, Lichter führen, die auf das Luftfahrzeug aufmerksam machen, und
4. alle Luftfahrzeuge auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes, deren Triebwerke laufen, Lichter führen, die dies anzeigen.

c) Außer gemäß Buchstabe e müssen alle Luftfahrzeuge im Flug, die mit Zusammenstoß-Warnlichtern ausgerüstet sind, um die Anforderung von Buchstabe a Nummer 1 zu erfüllen, diese Lichter auch am Tag führen.

d) Außer gemäß den Bestimmungen des Buchstaben e müssen alle Luftfahrzeuge,
1. die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes rollen oder geschleppt werden und mit Zusammenstoß-Warnlichtern ausgerüstet sind, die Anforderung von Buchstabe b Nummer 3 erfüllen, oder
2. die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden und mit Lichtern ausgerüstet sind, um die Anforderung von Buchstabe b Nummer 4 zu erfüllen,

diese Lichter auch am Tag führen.

e) Ein Pilot darf blinkende Lichter, die zur Erfüllung der Anforderungen der Buchstaben a, b,c und d installiert sind, ausschalten oder ihre Intensität verringern, wenn sie
1. die ordnungsgemäße Wahrnehmung von Pflichten beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten oder

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. einen Dritten in schädlicher Weise blenden oder blenden könnten.

SERA.3220

Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen

Ein Luftfahrzeug darf unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen nur geflogen werden, wenn

a) das Luftfahrzeug über eine voll funktionsfähige Doppelsteuerung verfügt und

b) ein zusätzlicher qualifizierter Pilot (in dieser Vorschrift als Sicherheitspilot bezeichnet) einen Sitz am Steuer einnimmt und als Sicherheitspilot für die Person tätig ist, die das Luftfahrzeug unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen steuert. Der Sicherheitspilot muss ausreichende Sicht nach vorn und nach beiden Seiten des Luftfahrzeugs haben, oder es muss ein kompetenter Beobachter, der mit dem Sicherheitspiloten in Verbindung steht, eine Position im Luftfahrzeug einnehmen, von der aus das Sichtfeld des Beobachters das des Sicherheitspiloten entsprechend ergänzt.

SERA.3225

Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet,

a) den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;

b) sich in den Verkehrsfluss einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;

c) außer im Fall von Ballonen Richtungsänderungen beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder eine anderweite Anweisung der Flugverkehrskontrolle erfolgt;

d) außer im Fall von Ballonen gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, wegen der Ausrichtung der Piste oder aus Rücksicht auf den Flugbetrieb eine andere Richtung vorzuziehen ist.

SERA.3230

Betrieb auf dem Wasser

a) Wenn sich Luftfahrzeuge oder ein Luftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug einander nähern und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, hat jedes Luftfahrzeug die Umstände sorgfältig zu berücksichtigen, einschließlich der Einschränkungen des jeweiligen Fahrzeugs.
   1. Kreuzen der Bewegungsrichtung. Das Luftfahrzeug, das ein anderes Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug auf seiner rechten Seite hat, hat diesem Vorfahrt zu gewähren und ausreichend Abstand zu halten.
   2. Annäherung auf Gegenkurs. Nähert sich ein Luftfahrzeug einem anderen Luftfahrzeug oder einem Wasserfahrzeug in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung, hat es seinen Kurs nach rechts zu ändern und ausreichend Abstand zu halten.
   3. Überholen. Das Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug, das überholt wird, hat Vorfahrt; das überholende Luftfahrzeug hat seinen Kurs zu ändern und ausreichend Abstand zu halten.
   4. Start und Landung. Bei Start und Landung auf Wasserflächen haben Luftfahrzeuge nach Möglichkeit einen ausreichenden Abstand von Wasserfahrzeugen zu halten und sollen die Führung der Wasserfahrzeuge nicht behindern.

b) Lichter für Luftfahrzeuge auf dem Wasser. Nachts oder zu anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeiten haben Luftfahrzeuge auf dem Wasser, sofern dies möglich ist, Lichter zu führen, die den Bestimmungen des Übereinkommens über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1972 entsprechen, andernfalls haben sie Lichter zu führen, die in Art und

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Position so weit wie möglich den von den Internationalen Regeln vorgeschriebenen Lichtern entsprechen müssen.

Kapitel 3

Signale und Zeichen

SERA.3301

Allgemeines

a) Beobachtet oder empfängt ein Luftfahrzeug Signale und Zeichen nach Anlage 1, so hat das Luftfahrzeug die dort vorgesehenen Maßnahmen zu treffen.

b) Die Signale und Zeichen nach Anlage 1 haben die dort angegebene Bedeutung, wenn sie verwendet werden. Sie dürfen nur für den angegebenen Zweck verwendet werden, und es dürfen keine anderen Signale und Zeichen verwendet werden, die mit ihnen verwechselt werden könnten.

c) Ein Einwinker ist dafür verantwortlich, Luftfahrzeugen in klarer und präziser Weise standardisierte Einwinksignale unter Verwendung der in Anlage 1 gezeigten Signale und Zeichen zu geben.

d) Nur gemäß den einschlägigen Unions- oder nationalen Rechtsvorschriften ausgebildete, qualifizierte und zugelassene Personen dürfen als Einwinker tätig sein.

e) Der Einwinker hat eine auffällige fluoreszierende Weste zu tragen, die es der Flugbesatzung ermöglicht, ihn als die für das Einwinken verantwortliche Person zu erkennen.

f) Für die Zeichengabe hat das betreffende Bodenpersonal zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang Tageslicht-Fluoreszenzstäbe, Signalkellen oder Handschuhe zu verwenden. Nachts oder bei geringer Sicht sind Leuchtstäbe zu verwenden.

Kapitel 4

Uhrzeit

SERA.3401

Allgemeines

a) Es ist die koordinierte Weltzeit[34] (UTC[35]) zu verwenden und in Stunden und Minuten sowie gegebenenfalls Sekunden des um Mitternacht beginnenden 24-Stunden-Tages anzugeben.

b) Vor Beginn eines der Flugverkehrskontrolle unterliegenden Flugs und, sofern erforderlich, zu anderen Zeiten während des Flugs ist ein Zeitvergleich vorzunehmen.

c) Werden Uhrzeiten bei Anwendung der Datalink-Kommunikation verwendet, müssen sie mit einer Genauigkeit von 1 Sekunde der UTC entsprechen.

d) Uhrzeitangaben bei Flugverkehrsdiensten
1. Die Flugplatzkontrollstelle hat, bevor das Luftfahrzeug zum Start rollt, dem Piloten die genaue Uhrzeit zu übermitteln, sofern keine Vorkehrungen dafür getroffen wurden, dass er die Uhrzeit aus einer anderen Quelle erhält. Flugverkehrsdienststellen teilen Luftfahrzeugen darüber hinaus auf Anfrage die genaue Zeit mit. Zeitvergleiche müssen mindestens auf eine Minute genau sein.

Abschnitt 4

Flugpläne

SERA.4001

[34] Mitteleuropäische Zeit (MEZ) minus eine Stunde bzw. Mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) minus zwei Stunden
[35] uniform time coordinated

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Flugplanabgabe

a) Informationen bezüglich eines beabsichtigten Flugs oder Flugabschnitts, die Flugverkehrsdienststellen zu übermitteln sind, sind in Form eines Flugplans zu geben. Der Begriff "Flugplan" wird verwendet sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch zur Bezeichnung der beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

b) Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:
   1. ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt;
   2. ein Flug nach Instrumentenflugregeln innerhalb des Flugverkehrsberatungsluftraums;
   3. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Bereitstellung von Fluginformationen und die Durchführung des Flugalarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern;
   4. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Koordinierung mit entsprechenden militärischen Stellen oder mit Flugverkehrsdienststellen in benachbarten Staaten zu erleichtern, um ein möglicherweise erforderliches Ansteuern zu Identifizierungszwecken zu vermeiden;
   5. ein Flug über Staatsgrenzen, sofern die betreffenden Staaten keine andere Regelung getroffen haben;
   6. ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.

c) Ein Flugplan ist vor dem Abflug bei einer Flugverkehrsdienst-Meldestelle abzugeben oder während des Flugs der zuständigen Flugverkehrsdienststelle oder Flugfunkleitstelle zu übermitteln, sofern keine Vorkehrungen für die Abgabe von Dauerflugplänen getroffen wurden.

d) Sofern von der zuständigen Behörde keine kürzere Frist für Inlandsflüge nach Sichtflugregeln vorgeschrieben ist, ist ein Flugplan für einen Flug, bei dem Staatsgrenzen überflogen werden sollen oder für den Flugverkehrskontrolldienst oder Flugverkehrsberatungsdienst erbracht werden soll, mindestens 60 Minuten vor dem Abflug oder, wenn er während des Flugs abgegeben wird, rechtzeitig genug abzugeben, um sicherzustellen, dass ihn die zuständige Flugverkehrsdienststelle mindestens 10 Minuten vor dem Zeitpunkt erhält, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich einen der folgenden Punkte erreicht:
   1. den geplanten Einflugpunkt in einen Kontrollbezirk oder Flugverkehrsberatungsbezirk oder
   2. den Kreuzungspunkt mit einer Luftstraße oder einer Flugverkehrsberatungsstrecke.

SERA.4005

Flugplaninhalt[36]

a) Der Flugplan hat Informationen bezüglich der folgenden Elemente zu enthalten, soweit diese von der zuständigen Behörde für erforderlich erachtet werden:
   1. Luftfahrzeugkennung
   2. Flugregeln und Art des Flugs
   3. Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppenkategorie
   4. Ausrüstung
   5. Startflugplatz oder -einsatzort
   6. voraussichtliche Abblockzeit

[36] Siehe dazu auch AIC A6/2012

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

7. Reisegeschwindigkeit(en)
8. Reiseflughöhe(n)
9. Flugstrecke
10. Zielflugplatz oder -einsatzort und voraussichtliche Gesamtflugdauer
11. Ausweichflugplatz/flugplätze oder -einsatzort(e)
12. Kraftstoffbedingte Höchstflugdauer
13. Gesamtzahl der Personen an Bord
14. Not- und Überlebensausrüstung
15. andere Informationen.

b) Bei Flugplänen, die während des Flugs abgegeben werden, muss der Startflugplatz oder -einsatzort der Ort sein, an dem bei Bedarf zusätzliche Informationen bezüglich des Flugs eingeholt werden können. Außerdem ist anstelle der voraussichtlichen Abblockzeit die Zeit über dem ersten Punkt der Strecke anzugeben, auf die sich der Flugplan bezieht.

SERA.4010

Ausfüllen eines Flugplans

a) Der Flugplan muss Informationen zu relevanten Elementen, einschließlich "Ausweichflugplatz/flugplätze oder -einsatzort(e)", für die gesamte Strecke bzw. den Streckenabschnitt, für den der Flugplan abgegeben wird, enthalten.

b) Darüber hinaus muss er Informationen zu allen anderen Elementen enthalten, wenn dies von der zuständigen Behörde vorgeschrieben ist oder gegebenenfalls von der Person, die den Flugplan abgibt, für erforderlich erachtet wird.

SERA.4015

Flugplanänderungen

a) Vorbehaltlich der Bestimmungen von SERA.8020 Buchstabe b sind alle Änderungen eines Flugplans, der für einen Flug nach Instrumentenflugregeln oder für einen als kontrollierten Flug durchgeführten Flug nach Sichtflugregeln abgegeben wurde, so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. Bei anderen Flügen nach Sichtflugregeln sind erhebliche Änderungen eines Flugplans so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

b) Informationen, die vor dem Abflug bezüglich der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer oder der Gesamtzahl der Personen an Bord übermittelt wurden und zum Abflugzeitpunkt nicht stimmten, stellen eine erhebliche Flugplanänderung dar und sind daher zu übermitteln.

SERA.4020

Schließen eines Flugplans

a) Bei Flügen, für die ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle am Zielflugplatz unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder auf andere Weise gemäß den Vorschriften der zuständigen Behörde zu übermitteln.
   1. Die Abgabe einer Landemeldung ist nicht erforderlich nach der Landung auf einem Flugplatz, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden, sofern aus dem Funkverkehr oder anhand von optischen Zeichen hervorgeht, dass die Landung wahrgenommen wurde.

b) Wurde ein Flugplan für einen anderen Abschnitt eines Flugs als dem restlichen Flug bis zum Zielflugplatz abgegeben, ist dieser, falls erforderlich, durch eine entsprechende Meldung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu schließen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

c) Befindet sich an dem Zielflugplatz oder -einsatzort keine Flugverkehrsdienststelle, ist die Landemeldung, falls erforderlich, unverzüglich nach der Landung und auf dem schnellsten Wege der nächstgelegenen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

d) Sind die Kommunikationseinrichtungen am Zielflugplatz oder -einsatzort bekanntermaßen unzureichend und sind keine alternativen Vorkehrungen für die Bearbeitung von Landemeldungen am Boden getroffen, sind folgende Maßnahmen zu treffen: Unmittelbar vor der Landung hat das Luftfahrzeug, sofern möglich, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle eine Meldung zu übermitteln, die einer Landemeldung vergleichbar ist, sofern eine solche erforderlich ist. In der Regel hat diese Übermittlung an die Bodenfunkstelle zu erfolgen, die der Flugverkehrsdienststelle zugeordnet ist, welche für das Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der das Luftfahrzeug betrieben wird.

e) Landemeldungen von Luftfahrzeugen müssen die folgenden Informationen enthalten:
1. Luftfahrzeugkennung;
2. Startflugplatz oder -einsatzort;
3. Zielflugplatz oder -einsatzort (nur bei Ausweichlandung);
4. Landeflugplatz oder -einsatzort;
5. Landezeit.

Abschnitt 5

Sichtwetterbedingungen, Sichtflugregeln, Sonderflüge nach Sichtflugregeln, Instrumentenflugregeln

SERA.5001

Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken

Die Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken sind in Tabelle S5-1 angegeben.

Tabelle S5-1(*)

Höhenband	Luftraumklasse	Flugsicht	Abstand von Wolken
In und über 3.050 m (10.000 ft) über MSL	A(**) B C D E F G	8 km	1.500 m horizontal 300 m (1.000 ft) vertikal
Unter 3.050 m (10.000 ft) über MSL und über 900 m (3.000 ft) über MSL, oder über 300 m (1.000 ft) über Grund; die größere Höhe ist maßgebend	A(**) B C D E F G	5 km	1.500 m horizontal 300 m (1.000 ft) vertikal
In und unter 900 m (3000 ft) über MSL oder 300 m (1000 ft) über Grund; die größere Höhe ist maßgebend	A(**) B C D E	5 km	1500 m horizontal 300 m (1000 ft) vertikal
	F G	5 km(***)	Frei von Wolken und mit Erdsicht

(*) Liegt die Übergangshöhe unter 3.050 m (10.000 ft) über MSL, ist die Flugfläche 100 anstelle von 10.000 ft zu verwenden.

(**) Die Angabe von Mindest-Sichtwetterbedingungen in Lufträumen der Klasse A dient lediglich der Information der Piloten und bedeutet nicht, dass Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse A akzeptiert werden.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(***) Sofern von der zuständigen Behörde so vorgeschrieben.

a) Eine auf nicht unter 1500 m verringerte Flugsicht ist für folgende Flüge zulässig:
   1) Flüge mit einer Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden, oder
   2) Flüge unter Umständen, in denen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens mit anderem Verkehr in der Regel gering ist, z. B. in Gebieten mit geringem Verkehrsaufkommen und bei Arbeitsflügen in geringer Höhe.

b) Hubschraubern kann der Flugbetrieb bei einer Flugsicht unter 1 500 m, jedoch nicht unter 800 m, erlaubt werden, wenn mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, die zulässt, dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden, um Zusammenstöße zu vermeiden.

SERA.5005

Sichtflugregeln

a) Flüge nach Sichtflugregeln, ausgenommen Sonderflüge nach Sichtflugregeln, sind so durchzuführen, dass die in Tabelle S5-1 enthaltenen jeweiligen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken nicht unterschritten werden.

b) Außer bei Erteilung einer Freigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln durch eine Flugverkehrskontrollstelle dürfen nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nur auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz starten, landen oder in die Flugplatzverkehrszone oder die Platzrunde einfliegen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz die folgenden Mindestwerte erfüllen:
   1. die Hauptwolkenuntergrenze liegt bei 450 m (1.500 ft) und
   2. die Bodensicht beträgt 5 km.

c) Wenn die zuständige Behörde dies vorschreibt, sind Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht unter folgenden Bedingungen zulässig:
   1. geht der Flug über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, ist ein Flugplan gemäß SERA.4001 Buchstabe b Nummer 6 abzugeben;
   2. es ist eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung auf dem entsprechenden Flugverkehrsdienst-Funkkanal, sofern verfügbar, herzustellen und aufrechtzuerhalten;
   3. es gelten die Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken der Tabelle S5-1, wobei jedoch
      i) die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 450 m (1.500 ft) liegen darf;
      ii) die Bestimmungen zur verringerten Flugsicht in Tabelle S5-1 Buchstaben a und b keine Anwendung finden;
      iii) in Lufträumen der Klassen B, C, D, E, F und G in und unter 900 m (3 000 ft) AMSL oder 300 m (1 000 ft) Höhe über Grund — maßgebend ist die größere Höhe — der Pilot ununterbrochene Erdsicht haben muss; und
      iv) gestrichen
      v) für gebirgiges Gebiet von der zuständigen Behörde höhere Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken vorgeschrieben werden können;
   4. gestrichen

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

5. außer wenn dies für Start oder Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde besonders genehmigt wurde, muss ein Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht in einer Flughöhe durchgeführt werden, die nicht unterhalb der von dem Staat, dessen Hoheitsgebiet überflogen wird, festgelegten Mindestflughöhe liegt, oder, wenn keine solche Mindestflughöhe festgelegt wurde,

   i) über hohem Gelände oder in gebirgigen Gebieten in einer Flughöhe von mindestens 600 m (2.000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km von dem angenommenen Standort des Luftfahrzeugs;

   ii) in anderen als in Ziffer i genannten Gebieten in einer Flugfläche von mindestens 300 m (1.000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km von dem angenommenen Standort des Luftfahrzeugs.

d) Flüge nach Sichtflugregeln dürfen nicht durchgeführt werden
   1. mit Transschall- und Überschallgeschwindigkeit außer mit Genehmigung der zuständigen Behörde;
   2. oberhalb von FL 195. Ausnahmen davon gelten für folgende Fälle:

      i) Von den Mitgliedstaaten wurde, soweit möglich, ein reservierter Luftraum festgelegt, in dem VFR- Flüge erlaubt werden können; oder

      ii) Luftraum bis einschließlich FL 285, wenn Flugverkehr nach Sichtflugregeln in diesem Luftraum von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle gemäß den Genehmigungsverfahren, die von den Mitgliedstaaten festgelegt und im betreffenden Luftfahrthandbuch veröffentlicht sind, genehmigt wurde.

e) Eine Genehmigung für Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb von FL 285 darf nicht erteilt werden, wenn oberhalb von FL 290 eine Mindesthöhenstaffelung von 300 m (1.000 ft) gilt.

f) Außer wenn dies für Start oder Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden
   1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m 1.000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
   2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.

g) Soweit in Flugverkehrskontrollfreigaben oder Vorschriften der zuständigen Behörde nichts anderes bestimmt ist, sind Flüge nach Sichtflugregeln im Horizontalreiseflug, wenn sie oberhalb 900 m (3.000 ft) über dem Boden oder Wasser oder einer gegebenenfalls von der zuständigen Behörde festgelegten größeren Höhe durchgeführt werden, in einer Reiseflughöhe durchzuführen, die entsprechend dem Kurs über Grund in der Tabelle der Reiseflughöhen in Anlage 3 festgelegt ist.

h) Flüge nach Sichtflugregeln sind gemäß den Bestimmungen des Abschnitts 8 durchzuführen,
   1. wenn sie in Lufträumen der Klassen B, C und D durchgeführt werden;
   2. wenn sie Teil des Flugplatzverkehrs an einem kontrollierten Flugplatz sind; oder
   3. wenn sie als Sonderflug nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

i) Bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken durchgeführt wird, die von der zuständigen Behörde gemäß SERA.4001 Buchstabe b Nummer 3 oder Nummer 4 festgelegt sind, ist dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Fluginformationsdienst erbringt, aufrechtzuerhalten und dieser Stelle im Bedarfsfall den Standort des Luftfahrzeugs zu melden.

j) Der Pilot eines Luftfahrzeugs, muss, wenn er vom Flug nach Sichtflugregeln zum Flug nach Instrumentenflugregeln übergehen will,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. sofern ein Flugplan abgegeben wurde, die notwendigen Änderungen, die an seinem jetzigen Flugplan vorzunehmen sind, übermitteln; oder
2. gemäß SERA.4001 Buchstabe b der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich einen Flugplan übermitteln und eine Freigabe einholen, bevor der Flug nach Instrumentenflugregeln fortgesetzt wird, wenn er sich im kontrollierten Luftraum befindet.

SERA.5010

Sonderflüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen

Sonderflüge nach Sichtflugregeln innerhalb einer Kontrollzone sind vorbehaltlich einer Flugverkehrskontrollfreigabe zulässig. Ausgenommen den von der zuständigen Behörde erlaubten Betrieb von Hubschraubern in Sonderfällen, wie unter anderem polizeilichen und medizinischen Flügen, Such- und Rettungsflügen und Flügen zur Brandbekämpfung, gelten die folgenden zusätzlichen Bedingungen:

a) Solche Sonderflüge nach Sichtflugregeln dürfen nur während des Tages durchgeführt werden, sofern nicht anderweitig von der zuständigen Behörde erlaubt;

b) für den Piloten:
   1. frei von Wolken und mit Erdsicht;
   2. Flugsicht von nicht weniger als 1 500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
   3. Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden; und

c) eine Flugverkehrskontrollstelle darf einem Luftfahrzeug keine Freigabe für den Sonderflug nach Sichtflugregeln erteilen, auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz zu starten, zu landen oder in die Flugplatzverkehrszone oder die Platzrunde einzufliegen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz unterhalb der folgenden Mindestwerte liegen:
   1. Bodensicht von weniger als 1 500 m oder, für Hubschrauber, weniger als 800 m;
   2. Hauptwolkenuntergrenze unter 180 m (600 ft). SERA.5015[37]

Instrumentenflugregeln (IFR) - Regeln für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln

Abschnitt 6

Luftraumklassifizierung

SERA.6001

Klassifizierung der Lufträume

a) Die Mitgliedstaaten haben Lufträume im Einklang mit der folgenden Luftraumklassifizierung und mit Anlage 4 festzulegen:
   1. *Klasse A.* Es dürfen nur Flüge nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden. Für alle Flüge wird Flugverkehrskontrolldienst erbracht und Staffelung sichergestellt. Eine dauernde Flugfunkverbindung ist für alle Flüge erforderlich. Alle Flüge benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.
   2. *Klasse B*. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Für alle Flüge wird Flugverkehrskontrolldienst erbracht und Staffelung sichergestellt. Eine dauernde Flugfunkverbindung ist für alle Flüge erforderlich. Alle Flüge benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.
   3. *Klasse C*. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Für alle Flüge wird Flugverkehrskontrolldienst erbracht und es wird eine Staffelung von Flügen nach Instrumentenflugregeln gegenüber anderen Flügen nach Instrumentenflugregeln und Flügen nach Sichtflugregeln sichergestellt. Flüge nach Sichtflugregeln werden gegenüber Flügen nach In-

[37] Da das Skriptum der Grundschulung dient entfällt die Darstellung der Regeln für Flüge nach Instrumentenflugregeln

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

strumentenflugregeln gestaffelt und erhalten Verkehrsinformationen bezüglich anderer Flüge nach Sichtflugregeln und Ausweichempfehlungen auf Anforderung. Eine dauernde Flugfunkverbindung ist für alle Flüge erforderlich. Für Flüge nach Sichtflugregeln gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Alle Flüge benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.

4. *Klasse D*. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden und es wird Flugverkehrskontrolldienst für alle Flüge erbracht. Flüge nach Instrumentenflugregeln werden gegenüber anderen Flügen nach Instrumentenflugregeln gestaffelt und erhalten Verkehrsinformationen bezüglich Flügen nach Sichtflugregeln sowie Ausweichempfehlungen auf Anforderung. Flüge nach Sichtflugregeln erhalten Verkehrsinformationen bezüglich aller anderen Flüge und Ausweichempfehlungen auf Anforderung. Für alle Flüge ist eine dauernde Flugfunkverbindung erforderlich und es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Alle Flüge benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.

5. *Klasse E*. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Für Flüge nach Instrumentenflugregeln wird Flugverkehrskontrolldienst erbracht und Staffelung gegenüber anderen Flügen nach Instrumentenflugregeln sichergestellt. Alle Flüge erhalten, soweit möglich, Verkehrsinformationen. Eine dauernde Flugfunkverbindung ist für Flüge nach Instrumentenflugregeln erforderlich. Für alle Flüge gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Alle Flüge nach Instrumentenflugregeln benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe. Die Klasse E darf nicht für Kontrollzonen verwendet werden.

6. *Klasse F*. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Alle teilnehmenden Flüge nach Instrumentenflugregeln erhalten Flugverkehrsberatungsdienst und alle Flüge erhalten auf Anforderung Fluginformationsdienst. Eine dauernde Flugfunkverbindung ist für Flüge nach Instrumentenflugregeln, die am Flugverkehrsberatungsdienst teilnehmen, erforderlich und alle Flüge nach Instrumentenflugregeln müssen in der Lage sein, eine Flugfunkverbindung herzustellen. Für alle Flüge gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist nicht erforderlich.

7. *Klasse G*. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden und alle Flüge erhalten auf Anforderung Fluginformationsdienst. Alle Flüge nach Instrumentenflugregeln müssen in der Lage sein, eine Flugfunkverbindung herzustellen. Für alle Flüge gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist nicht erforderlich.

8. Die Einrichtung der Klasse F ist als Übergangsmaßnahme anzusehen, bis diese Klasse durch eine andere Klasse ersetzt werden kann.

b) Die Zuweisung der Luftraumklassen hat entsprechend den Anforderungen der Mitgliedstaaten zu erfolgen, wobei der gesamte Luftraum oberhalb FL 195 als Luftraum der Klasse C einzustufen ist.“;

SERA.6005

Anforderungen an die Kommunikation und an SSR-Transponder

a) Zone mit Funkkommunikationspflicht (RMZ)

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. Bei Flügen nach Sichtflugregeln, die in Lufträumen der Klassen E, F oder G durchgeführt werden, und Flügen nach Instrumentenflugregeln, die in Teilen von Lufträumen der Klassen F oder G, die von der zuständigen Behörde zur Zone mit Funkkommunikationspflicht (RMZ) erklärt wurden, durchgeführt werden, ist dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten und erforderlichenfalls eine Zweiweg-Funkverbindung herzustellen, sofern nicht abweichende Bestimmungen eingehalten werden, die für den betreffenden Luftraum von der Flugsicherungsorganisation vorgeschrieben sind.
2. Vor dem Einflug in eine Zone mit Funkkommunikationspflicht hat der Pilot auf dem entsprechenden Funkkommunikationskanal eine Erstmeldung zu machen, die die Kennung der gerufenen Station, das Rufzeichen, das Luftfahrzeugmuster, den Standort, die Höhe, die Flugabsichten und andere, von der zuständigen Behörde vorgeschriebene Informationen enthält.

b) Zone mit Transponderpflicht (TMZ)
1. Bei allen Flügen, die in Lufträumen durchgeführt werden, die von der zuständigen Behörde zur Zone mit Transponderpflicht (TMZ) erklärt wurden, sind SSR-Transponder mitzuführen und zu betreiben, die in den Modi A und C oder in Modus S betrieben werden könne[n], sofern nicht abweichende Bestimmungen eingehalten werden, die für den betreffenden Luftraum von der Flugsicherungsorganisation vorgeschrieben sind.

c) Lufträume, die zur Zone mit Funkkommunikationspflicht und/oder Zone mit Transponderpflicht erklärt wurden, sind im Luftfahrthandbuch entsprechend auszuweisen.

Abschnitt 7

Flugverkehrsdienste[38]

Abschnitt 8

Flugverkehrskontrolldienst

SERA.8001

Anwendung

Der Flugverkehrskontrolldienst ist zu erbringen für:

a) alle Flüge nach Instrumentenflugregeln in Lufträumen der Klassen A, B, C, D und E;

b) alle Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klassen B, C und D;

c) alle Sonderflüge nach Sichtflugregeln;

d) den gesamten Flugplatzverkehr auf kontrollierten Flugplätzen.

SERA.8015

Flugverkehrskontrollfreigaben

a) Flugverkehrskontrollfreigaben beruhen ausschließlich auf den folgenden Anforderungen bezüglich der Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes.
1. Freigaben sind ausschließlich zur raschen Abwicklung und Staffelung des Flugverkehrs zu erteilen und müssen auf bekannten Verkehrsbedingungen beruhen, die Einfluss auf die Sicherheit des Flugbetriebs haben. Diese Verkehrsbedingungen umfassen nicht nur in der Luft und auf dem Rollfeld befindliche Luftfahrzeuge, über die die Kontrolle ausgeübt wird, sondern auch jeglichen Fahrzeugverkehr oder sonstige nicht permanente Hindernisse auf dem genutzten Rollfeld.
2. Flugverkehrskontrollstellen haben solche Flugverkehrskontrollfreigaben zu erteilen, die zur Vermeidung von Kollisionen und zur raschen Abwicklung und Aufrechterhaltung eines geordneten Flugverkehrsflusses erforderlich sind.

[38] Dieser Abschnitt regelt Interna der Flugsicherung(sorganisationen) und entfällt daher an dieser Stelle.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

3. Flugverkehrskontrollfreigaben sind so früh zu erteilen, dass eine rechtzeitige Übermittlung an das Luftfahrzeug gewährleistet ist, so dass dieses die Freigaben einhalten kann.

b) Einer Freigabe unterliegender Flugbetrieb

1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist einzuholen vor Beginn eines kontrollierten Flugs oder eines Flugabschnitts als kontrollierter Flug. Die Freigabe ist durch Abgabe eines Flugplans bei einer Flugverkehrskontrollstelle anzufordern.
2. Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs hat die Flugverkehrskontrollstelle zu informieren, falls eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht zufriedenstellend ist. In einem solchen Fall erteilt die Flugverkehrskontrollstelle, wenn möglich, eine geänderte Freigabe.
3. Hat ein Luftfahrzeug eine Freigabe angefordert, die mit einem Vorrang verbunden ist, ist die Notwendigkeit eines solchen Vorrangs zu erläutern, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dies fordert.
4. Mögliche Erteilung einer Freigabeänderung während des Flugs. Fall vor Abflug zu erwarten ist, dass in Abhängigkeit von der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer und vorbehaltlich einer Freigabeänderung während des Flugs möglicherweise entschieden wird, den Flug zu einem anderen Zielflugplatz fortzusetzen, sind die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen davon zu unterrichten, indem in den Flugplan Informationen zur geänderten Flugstrecke (soweit bekannt) und dem geänderten Zielflugplatz eingetragen werden.
5. Ein Luftfahrzeug, das auf einem kontrollierten Flugplatz betrieben wird, darf nicht ohne Freigabe der Flugplatzkontrolle auf das Rollfeld rollen und hat alle Anweisungen dieser Stelle zu befolgen.
6. Bei der Radarführung oder Zuweisung einer direkten Streckenführung, die nicht im Flugplan enthalten ist und bei der bei einem IFR-Flug von einer veröffentlichten Flugverkehrsstrecke oder einem veröffentlichten Instrumentenflugverfahren abgewichen wird, hat der den ATS-Überwachungsdienst bereitstellende Fluglotse Freigaben so zu erteilen, dass die vorgeschriebene Hindernisfreiheit ununterbrochen besteht, bis das Luftfahrzeug den Punkt erreicht, an dem der Pilot wieder in die Strecke des Flugplans oder eine veröffentlichte Flugverkehrsstrecke einfliegt oder ein veröffentlichtes Instrumentenflugverfahren anwendet.

d) Inhalt von Freigaben

In der Flugverkehrskontrollfreigabe sind anzugeben:

1. Kennung des Luftfahrzeugs gemäß Flugplan;
2. Freigabegrenze:
3. Streckenführung;
   i) die Streckenführung ist in jeder Freigabe anzugeben, wenn dies für notwendig erachtet wird, und
   ii) der Ausdruck ‚cleared via flight planned route' (‚Freigabe für die Strecke gemäß Flugplan') darf nicht verwendet werden, wenn eine Freigabeänderung erteilt wird.
4. Flughöhe(n) für den gesamten Flugweg oder einen Teil davon und Änderungen der Flughöhe, falls erforderlich;
5. alle erforderlichen Anweisungen oder Informationen zu anderen Punkten, wie z. B. ATFM-Startzeitnische, falls zutreffend, An- oder Abflugverfahren, Kommunikation und zeitliche Begrenzung der Gültigkeit der Freigabe.

e) Wiederholung von Freigaben, Anweisungen und sicherheitsrelevanten Informationen

1. Die Flugbesatzung hat dem Fluglotsen die sicherheitsrelevanten Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen, die im Sprechfunkverkehr übermittelt werden, zu wiederholen. Die folgenden Punkte sind stets zu wiederholen:
   i) Streckenfreigaben der Flugverkehrskontrolle;

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

ii) Freigaben und Anweisungen für das Aufrollen und Landen auf, den Start von, das Anhalten vor, das Kreuzen von, das Rollen auf und Zurückrollen auf Pisten und

iii) Betriebspiste, Höhenmessereinstellungen, SSR-Codes, neu zugeteilte Funkkanäle, Anweisungen zur Flughöhe, Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen und

iv) Übergangsflächen, unabhängig davon, ob diese von einem Lotsen übermittelt wurden oder in ATIS-Aussendungen enthalten sind.

2. Andere Freigaben oder Anweisungen, einschließlich konditioneller Freigaben und Rollanweisungen, sind zu wiederholen oder auf eine Weise zu bestätigen, aus der ersichtlich wird, dass sie verstanden wurden und eingehalten werden.
3. Der Lotse hat sich durch Anhören der Wiederholung zu vergewissern, dass die Freigabe oder Anweisung von der Flugbesatzung ordnungsgemäß bestätigt wurde, und ergreift unmittelbar Maßnahmen, um bei der Wiederholung gegebenenfalls festgestellte Unstimmigkeiten zu berichtigen.
4. Die Wiederholung von CPDLC-Mitteilungen im Sprechfunkverkehr ist nicht vorgeschrieben, sofern dies nicht von der Flugsicherungsorganisation anders bestimmt wurde.

ea) Änderungen der Freigabe bezüglich Streckenführung oder Flughöhe

1. Bei der Erteilung einer Freigabe, die eine angeforderte Änderung der Streckenführung oder der Flughöhe umfasst, ist die Art der Änderung in der Freigabe genau anzugeben.
2. Erlauben die Verkehrsbedingungen keine Freigabe einer angeforderten Änderung, ist das Wort ‚UNABLE' zu verwenden. Wenn es die Umstände erfordern, ist eine alternative Streckenführung oder Flughöhe anzubieten.

(eb) Freigabe im Zusammenhang mit Höhenangaben/Höhenmessereinstellungen

1. Für Flüge in Gebieten, in denen eine Übergangshöhe festgelegt ist, ist die vertikale Position des Luftfahrzeugs, ausgenommen gemäß Nummer 5, in oder unterhalb der Übergangshöhe als Höhe über NN und in oder oberhalb der Übergangsfläche als Flugfläche anzugeben. Beim Durchfliegen der Übergangsschicht ist die vertikale Position im Steigflug als Flugfläche und im Sinkflug als Höhe über NN anzugeben.
2. Der Flugbesatzung ist die Übergangsfläche rechtzeitig vor deren Erreichen im Sinkflug mitzuteilen.
3. Außer wenn bekannt ist, dass das Luftfahrzeug die Informationen bereits in einer gerichteten Übermittlung erhalten hat, ist eine QNH-Höhenmessereinstellung aufzunehmen in:

   i) die Sinkflugfreigabe, wenn die erste Freigabe für eine Höhe über NN unterhalb der Übergangsfläche erteilt wird;

   ii) die Anflugfreigabe oder Freigabe für den Einflug in die Platzrunde; iii) die Rollfreigabe für abfliegende Luftfahrzeuge.

4. Eine QFE-Höhenmessereinstellung ist Luftfahrzeugen auf Anforderung oder regelmäßig gemäß örtlichen Vereinbarungen mitzuteilen.
5. Wenn einem Luftfahrzeug eine Landefreigabe erteilt wurde oder einem Luftfahrzeug mitgeteilt wurde, dass die Piste zur Landung auf AFIS-Flugplätzen verfügbar ist und das Luftfahrzeug den Anflug mit Bezug auf den Luftdruck auf Flugplatzhöhe (QFE) durchführt, ist die vertikale Position des Luftfahrzeugs als Höhe über Grund über der Flugplatzhöhe während dieses Teils seines Flugs, für den QFE verwendet werden darf, anzugeben, abweichend wovon die vertikale Position in folgenden Fällen als Höhe über Grund über der Landebahnschwellenhöhe anzugeben ist:

   i) für Instrumentenlandebahnen, wenn die Schwelle 2 m (7 ft) oder mehr unterhalb der Flugplatzhöhe liegt; und

   ii) für Landebahnen für Präzisionsanflüge.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(ec) Konditionelle Freigaben Konditionelle Redewendungen, wie ‚behind landing aircraft' (‚hinter landendem Luftfahrzeug') oder ‚after departing aircraft' (‚nach startendem Luftfahrzeug') dürfen nicht für Bewegungen verwendet werden, die die aktive(n) Piste(n) betreffen, außer wenn der jeweilige Lotse und der Pilot die betreffenden Luftfahrzeuge oder Bodenfahrzeuge sieht. Das Luftfahrzeug oder das Bodenfahrzeug, das Ursache für die Angabe einer Bedingung in der erteilten Freigabe ist, muss das erste Luftfahrzeug/Bodenfahrzeug sein, das sich vor dem anderen betroffenen Luftfahrzeug vorbeibewegt. In allen Fällen ist eine konditionelle Freigabe in der nachstehenden Reihenfolge zu erteilen und muss Folgendes umfassen:

1. das Rufzeichen;
2. die Bedingung;
3. die Freigabe; und
4. eine kurze Wiederholung der Bedingung."

f) Koordinierung von Freigaben

1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist zwischen Flugverkehrskontrollstellen zu koordinieren, so dass sie den gesamten Flugweg eines Luftfahrzeugs oder einen bestimmten Teil davon gemäß den Bestimmungen unter Nummer 2 bis 6 abdeckt.
2. Einem Luftfahrzeug ist eine Freigabe für den gesamten Flugweg bis zum ersten Zielflugplatz zu erteilen:

   i) wenn es vor dem Abflug möglich war, die Freigabe zwischen allen Flugverkehrskontrollstellen zu koordinieren, unter deren Kontrolle sich das Luftfahrzeug befinden wird, oder

   ii) wenn mit ausreichender Sicherheit feststeht, dass eine vorherige Koordinierung zwischen den Flugverkehrskontrollstellen erfolgen wird, unter deren Kontrolle sich das Luftfahrzeug später befinden wird.
3. Ist die Koordinierung nach Nummer 2 nicht erfolgt oder vorgesehen, ist dem Luftfahrzeug eine Freigabe nur bis zu dem Punkt zu erteilen, bis zu dem eine Koordinierung mit ausreichender Sicherheit gewährleistet ist; vor dem Erreichen eines solchen Punkts oder an einem solchen Punkt ist dem Luftfahrzeug eine weitere Freigabe zu erteilen, wobei gegebenenfalls Warteanweisungen erteilt werden.
4. Wenn dies von der Flugverkehrsdienststelle vorgeschrieben wird, hat das Luftfahrzeug Verbindung zu einer nachfolgenden Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen, um eine nachgelagerte Freigabe vor Erreichen des Kontrollübergabepunkts einzuholen.

   i) Das Luftfahrzeug hat die erforderliche Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit der aktuellen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten, während eine nachgelagerte Freigabe eingeholt wird.

   ii) Eine Freigabe, die als nachgelagerte Freigabe erteilt wird, muss als solche für den Piloten eindeutig erkennbar sein.

   iii) Sofern nachgelagerte Freigaben nicht koordiniert sind, dürfen sie sich nur in dem Luftraum auf das ursprüngliche Flugprofil eines Luftfahrzeugs auswirken, in dem die für die Erteilung der nachgelagerten Freigabe verantwortliche Flugverkehrskontrollstelle zuständig ist.
5. Beabsichtigt ein Luftfahrzeug, von einem Flugplatz innerhalb eines Kontrollbezirks zu starten und innerhalb von 30 Minuten oder innerhalb einer anderen, zwischen den betreffenden Bezirkskontrollstellen vereinbarten Zeitspanne in einen anderen Kontrollbezirk einzufliegen, hat eine Koordinierung mit der nachfolgenden Bezirkskontrollstelle zu erfolgen, bevor die Startfreigabe erteilt wird.
6. Beabsichtigt ein Luftfahrzeug, einen Kontrollbezirk für einen Flug außerhalb des kontrollierten Luftraums zu verlassen und anschließend in denselben oder einen anderen Kontrollbezirk einzufliegen, kann eine Freigabe vom Abflugort bis zum ersten Zielflugplatz erteilt werden. Solche Freigaben

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

oder Änderungen daran gelten nur für diejenigen Teile des Flugs, die innerhalb des kontrollierten Luftraums durchgeführt werden.

SERA.8020

Einhaltung des Flugplans

a) Außer gemäß Buchstabe b und d hat ein Luftfahrzeug den aktuellen Flugplan bzw. den anwendbaren Teil eines aktuellen Flugplans, der für einen kontrollierten Flug abgegeben wurde, einzuhalten, sofern nicht eine Änderung angefordert und von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine entsprechende Freigabe erteilt wurde, oder sofern nicht eine Notlage eintritt, die eine unmittelbare Maßnahme durch das Luftfahrzeug erfordert, in welchem Fall so bald wie möglich nach Ausübung dieser Notfallbefugnis die zuständige Flugverkehrsdienststelle von der getroffenen Maßnahme unter Hinweis auf die Ausübung der Notfallbefugnis zu unterrichten ist.
   1. Sofern von der zuständigen Behörde nicht anders bestimmt oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nicht anders angewiesen, sind kontrollierte Flüge soweit möglich:

      i) bei Flügen auf festgelegten Flugverkehrsstrecken entlang der festgelegten Mittellinie dieser Flugverkehrsstrecke durchzuführen oder

      ii) bei Flügen auf jeder anderen Stecke direkt zwischen den Navigationseinrichtungen und/oder Punkten, die diese Strecke festlegen, durchzuführen.

   2. Sofern von der zuständigen Behörde keine davon abweichende Genehmigung oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle keine andere Anweisung erteilt wurde, hat ein Luftfahrzeug, das auf einem Abschnitt einer Flugverkehrsstrecke betrieben wird, der unter Bezugnahme auf UKW-Drehfunkfeuer festgelegt ist, für die primäre Navigationsführung von der hinter dem Luftfahrzeug gelegenen Einrichtung zu der vor dem Luftfahrzeug gelegenen überzugehen, wenn es sich am oder möglichst nahe am Wechselpunkt befindet, sofern ein solcher festgelegt wurde.

   3. Abweichungen von den Anforderungen unter Nummer 1 sind der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.

b) Unabsichtliche Änderungen. Wird bei einem kontrollierten Flug unabsichtlich vom aktuellen Flugplan abgewichen, sind folgende Maßnahmen zu treffen:
   1. Abweichung beim Kurs über Grund: Ist das Luftfahrzeug vom Kurs abgekommen, sind unverzüglich Maßnahmen zu treffen, den Steuerkurs des Luftfahrzeugs so zu ändern, dass der Kurs über Grund so bald wie möglich wieder aufgenommen wird.

   2. Abweichung bei der wahren Fluggeschwindigkeit: Weicht die durchschnittliche wahre Fluggeschwindigkeit in Reiseflughöhe zwischen Meldepunkten nach oben oder unten um mindestens 5 Prozent der wahren Fluggeschwindigkeit von der im Flugplan angegebenen ab oder ist eine solche Abweichung zu erwarten, ist dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.

   3. Abweichung bei der voraussichtlichen Ankunfts-/Überflugzeit: Weicht die voraussichtliche Zeit am nachfolgenden Meldepunkt, an der Fluginformationsgebietsgrenze oder am Zielflugplatz, je nachdem, was zuerst erreicht wird, um mehr als 2 Minuten oder einen anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeitraum von der Zeit ab, die den Flugverkehrsdiensten gemeldet wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich eine geänderte voraussichtliche Ankunfts-/Überflugzeit zu melden.

   4. Zusätzlich gilt, sofern eine ADS-C-Vereinbarung geschlossen wurde, dass der Flugverkehrsdienststelle über eine Datenverbindung automatisch Änderungen zu melden sind, bei denen die in der ADS-C-Ereigniskontrakt festgelegten Schwellenwerte überschritten werden.

c) Absichtliche Änderungen. Die Beantragung von Flugplanänderungen muss folgende Informationen enthalten:
   1. Änderung der Reiseflughöhe: Luftfahrzeugkennung; angeforderte neue Reiseflughöhe und Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe, geänderte voraussichtliche Ankunftszeit (falls zutreffend) an nachfolgenden Fluginformationsgebietsgrenzen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. Änderung der Strecke:

   i) Ohne Änderung des Zielflugplatzes: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der neuen Flugstrecke einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll; geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten; sonstige relevanten Informationen.

   ii) Änderung des Zielflugplatzes: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der geänderten Flugstrecke bis zum geänderten Zielflugplatz einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll; geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten; Ausweichflugplatz/Ausweichflugplätze; sonstige relevanten Informationen.

d) Wetterverschlechterung unter Sichtwetterbedingungen. Wird erkennbar, dass ein Flug unter Sichtwetterbedingungen gemäß dem aktuellen Flugplan nicht durchgeführt werden kann, muss bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der als kontrollierter Flug durchgeführt wird:
   1. eine geänderte Freigabe angefordert werden, die dem Luftfahrzeug die Fortsetzung des Flugs unter Sichtwetterbedingungen bis zum Zielflugplatz oder bis zu einem Ausweichflugplatz oder das Verlassen des Luftraums, innerhalb dessen eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, ermöglicht, oder
   2. falls keine Freigabe gemäß Buchstabe a eingeholt werden kann, der Flug unter Sichtwetterbedingungen fortgesetzt und der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle gemeldet werden, welche Maßnahmen getroffen werden, um entweder den betreffenden Luftraum zu verlassen oder auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen, oder
   3. falls der Flug innerhalb einer Kontrollzone durchgeführt wird, die Genehmigung für die Durchführung des Flugs als Sonderflug nach Sichtflugregeln angefordert werden, oder
   4. die Freigabe angefordert werden, den Flug nach Instrumentenflugregeln durchzuführen.

SERA.8025

Standortmeldungen

a) Sofern von der zuständigen Behörde oder von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unter von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen keine Ausnahme festgelegt wurde, sind bei einem kontrollierten Flug der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich Zeitpunkt und Höhe des Überflugs der vorgegebenen Pflichtmeldepunkte zusammen mit anderen vorgeschriebenen Informationen zu melden. Standortmeldungen sind desgleichen auch für zusätzliche Punkte vorzunehmen, wenn dies von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle verlangt wird. Sind keine Meldepunkte vorgegeben, sind Standortmeldungen in Zeitabständen vorzunehmen, die von der zuständigen Behörde vorgeschrieben oder von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle festgelegt sind.
   1. Bei kontrollierten Flügen, bei denen Standortmeldungen an die zuständige Flugverkehrsdienststelle mittels Datenverbindung vorgenommen werden, sind Standortmeldungen im Sprechfunkverkehr nur auf Aufforderung abzugeben.
   2. Wurde ein kontrollierter Flug von der Verpflichtung befreit, sich an vorgegebenen Pflichtmeldepunkten zu melden, hat der Pilot, sofern keine automatisierte Standortmeldung erfolgt, Standortmeldungen im Sprechfunkverkehr oder mittels Datenverbindung wieder abzugeben:

      i) wenn er eine entsprechende Anweisung erhält;

      ii) wenn er den Hinweis erhält, dass der ATS-Überwachungsdienst eingestellt wurde; oder

      iii) wenn er den Hinweis erhält, dass ein Verlust der Überwachungsidentifikation des Flugverkehrsdienstes eingetreten ist, 3. Standortmeldungen müssen dem Format von Anlage 5 Punkt A entsprechen.

SERA.8030

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Beendigung der Kontrolle

Bei einem kontrollierten Flug ist, außer bei Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich zu melden, dass der Flug nicht mehr dem Flugverkehrskontrolldienst unterliegt.

SERA.8035

Kommunikation

a) Ein Luftfahrzeug, das einen kontrollierten Flug durchführt, hat dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten und bei Bedarf eine Zweiweg-Funkverbindung mit dieser herzustellen, sofern nicht von der zuständigen Flugsicherungsorganisation für Luftfahrzeuge, die Teil des Flugplatzverkehrs an einem kontrollierten Flugplatz sind, etwas anderes vorgeschrieben ist.
   1. Die Anforderung, Hörbereitschaft im Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechtzuerhalten, gilt bei Herstellung einer CPDLC[39]-Kommunikation weiter.

b) Die Mitgliedstaaten haben die entsprechenden Bestimmungen zum Ausfall der Kommunikation, die im Rahmen des Abkommens von Chicago verabschiedet wurden, einzuhalten. Die Kommission trifft die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung dieser Bestimmungen in Unionsrecht, damit gemeinsame europäische Verfahren zum Ausfall der Kommunikation bis spätestens 31. Dezember 2017 festgelegt werden.

Abschnitt 9

Fluginformationsdienst

SERA.9001

Anwendung

a) Die zuständigen Flugverkehrsdienststellen haben für alle Luftfahrzeuge Fluginformationsdienst zu erbringen, die von den Informationen voraussichtlich betroffen sind und
   1. für die Flugverkehrskontrolldienst erbracht wird oder
   2. die den zuständigen Flugverkehrsdienststellen auf andere Weise bekannt sind.

b) Das Empfangen des Fluginformationsdienstes entbindet den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs von keiner seiner Pflichten. Er hat hinsichtlich vorgeschlagener Änderungen des Flugplans die abschließende Entscheidung zu treffen.

SERA.9010

Automatische Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen (ATIS[40])

a) Verwendung der ATIS-Meldungen in gerichteten Abfrage/Antwort-Übermittlungen
   1. Auf Anforderung des Piloten sind die entsprechenden ATIS-Meldungen von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.
   2. Für die Erbringung von Sprach-ATIS- und/oder D-ATIS-Diensten gilt:
      i. Das Luftfahrzeug hat den Empfang der Informationen bei Verbindungsaufnahme mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Anflugkontrolldienst bereitstellt, mit der Flugplatzkontrolle oder mit dem Flugplatz-Fluginformationsdienst (AFIS) zu bestätigen und

[39] controller pilot data link capability – Informationsübertragung zwischen Flugsicherung und Luftfahrzeug im Wege einer digitalen Textmitteilung
[40] automatic terminal information service

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

ii. die zuständige Flugverkehrsdienststelle hat bei der Antwort auf die Bestätigung eines Luftfahrzeugs, dass es eine ATIS-Meldung erhalten hat, oder im Fall anfliegender Luftfahrzeuge zu einem anderen, von der zuständigen Behörde gegebenenfalls vorgeschriebenen Zeitpunkt dem Luftfahrzeug die aktuelle Höhenmessereinstellung mitzuteilen.

3. Informationen, die in einer aktuellen ATIS-Meldung enthalten sind, deren Empfang von dem betreffenden Luftfahrzeug bestätigt wurde, brauchen in einer gerichteten Übermittlung an das Luftfahrzeug nicht mehr genannt zu werden, ausgenommen die Höhenmessereinstellung, die gemäß Nummer 2 bereitzustellen ist.

4. Bestätigt ein Luftfahrzeug den Empfang einer ATIS-Meldung, die nicht mehr aktuell ist, ergreift die Flugverkehrsdienststelle unverzüglich eine der folgenden Maßnahmen:

   i) sie teilt dem Luftfahrzeug alle Informationen mit, die aktualisiert werden müssen;

   ii) sie weist das Luftfahrzeug an, die aktuellen ATIS-Informationen einzuholen.

b) ATIS für ankommende und abfliegende Luftfahrzeuge

ATIS-Meldungen, die sowohl Informationen für ankommende als auch für abfliegende Luftfahrzeuge enthalten, müssen die folgenden Informationen in der angegebenen Reihenfolge enthalten:

1. Name des Flugplatzes;
2. Anflug- und/oder Abflugkennung;
3. Vertragsart, falls die Kommunikation über D-ATIS erfolgt;
4. Kennung;
5. Beobachtungszeitpunkt, falls zutreffend;
6. Art des zu erwartenden Anflugs;
7. Betriebspiste(n); Status der Flugzeugfangeinrichtung, die ggf. eine Gefahr darstellt;
8. ungewöhnlicher Zustand der Pistenoberfläche und ggf. Bremswirkung;
9. An- und Abflugverspätung, falls zutreffend;
10. Übergangsfläche, falls anwendbar;
11. sonstige wichtige flugbetriebliche Informationen;
12. Bodenwindrichtung (in Grad missweisend) und -stärke, einschließlich wesentlicher Schwankungen und, falls Bodenwindsensoren speziell für die Abschnitte der Betriebspiste(n) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, die Angabe der Piste und des Pistenabschnitts, für die die Informationen gelten;
13. Sicht und ggf. Pistensichtweite[41] und, falls Sicht-/Pistensichtweitesensoren speziell für die Abschnitte der Betriebspiste(n) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, die Angabe der Piste und des Pistenabschnitts, für die die Informationen gelten;
14. aktuelle Wetterbedingungen[42];
15. Wolken unterhalb 1500 m (5000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektorenmindesthöhe, wobei der größere Wert maßgebend ist; Cumulonimbuswolken; bei bedecktem Himmel die Vertikalsicht, falls verfügbar; [43]

[41] Diese Elemente werden durch den Ausdruck ‚CAVOK' ersetzt, wenn die folgenden Bedingungen zum Beobachtungszeitpunkt gleichzeitig gegeben sind: a) Sicht: 10 km oder mehr und keine gemeldete Sichteinschränkung; b) keine Wolkenbedeckung von flugbetrieblicher Bedeutung; und c) keine Wetterbedingungen von Bedeutung für den Luftverkehr.

[42] Diese Elemente werden durch den Ausdruck "CAVOK" ersetzt, wenn die folgenden Bedingungen zum Beobachtungszeitpunkt gleichzeitig gegeben sind: a) Sicht 10 km oder mehr und keine gemeldete Sichteinschränkung; b) keine Wolkenbedeckung von flugbetrieblicher Bedeutung und c) keine Wetterbedingungen von Bedeutung für den Luftverkehr.

[43] Siehe vorstehende Fußnote

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

16. Lufttemperatur;
17. Taupunkttemperatur;
18. Höhenmessereinstellung(en);
19. alle verfügbaren Informationen zu bedeutenden Wettererscheinungen in den Anflug- und Startsteigfluggebieten, einschließlich Windscherung, und Informationen über die aktuellen Wetterbedingungen von flugbetrieblicher Bedeutung;
20. Trendvorhersage, falls verfügbar, und
21. besondere ATIS-Anweisungen.

c) ATIS für ankommende Luftfahrzeuge

ATIS-Meldungen, die ausschließlich Informationen für ankommende Luftfahrzeuge enthalten, müssen die folgenden Informationen in der angegebenen Reihenfolge enthalten:

1. Name des Flugplatzes;
2. Anflugkennung;
3. Vertragstyp, falls die Kommunikation über D-ATIS erfolgt;
4. Kennung;
5. Beobachtungszeitpunkt, falls zutreffend;
6. Art des zu erwartenden Anflugs;
7. Hauptlandebahn(en); Status der Flugzeugfangeinrichtung, die ggf. eine Gefahr darstellt;
8. ungewöhnlicher Zustand der Pistenoberfläche und ggf. Bremswirkung;
9. An- und Abflugverspätung, falls zutreffend;
10. Übergangsfläche, falls anwendbar;
11. sonstige wichtige flugbetriebliche Informationen;
12. Bodenwindrichtung (in Grad missweisend) und -stärke, einschließlich wesentlicher Schwankungen und, falls Bodenwindsensoren speziell für die Abschnitte der Betriebspiste(n) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, die Angabe der Piste und des Pistenabschnitts, für die die Informationen gelten;
13. Sicht und ggf. Pistensichtweite[44] und, falls Sicht-/Pistensichtweitesensoren speziell für die Abschnitte der Betriebspiste(n) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, die Angabe der Piste und des Pistenabschnitts, für die die Informationen gelten;
14. aktuelle Wetterbedingungen;
15. Wolken unterhalb 1500 m (5000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektorenmindesthöhe, wobei der größere Wert maßgebend ist; Cumulonimbuswolken; bei bedecktem Himmel die Vertikalsicht, falls verfügbar;
16. Lufttemperatur;
17. Taupunkttemperatur;
18. Höhenmessereinstellung(en);
19. alle verfügbaren Informationen zu bedeutenden Wettererscheinungen im Anfluggebiet, einschließlich Windscherung, und Informationen über die aktuellen Wetterbedingungen von flugbetrieblicher Bedeutung;

[44] Diese Elemente werden durch den Ausdruck ‚CAVOK' ersetzt, wenn die folgenden Bedingungen zum Beobachtungszeitpunkt gleichzeitig gegeben sind: a) Sicht: 10 km oder mehr und keine gemeldete Sichteinschränkung; b) keine Wolkenbedeckung von flugbetrieblicher Bedeutung; und c) keine Wetterbedingungen von Bedeutung für den Luftverkehr.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

20. Trendvorhersage, falls verfügbar, und

21. besondere ATIS-Anweisungen.

d) ATIS für abfliegende Luftfahrzeuge

ATIS-Meldungen, die ausschließlich Informationen für abfliegende Luftfahrzeuge enthalten, müssen die folgenden Informationen in der angegebenen Reihenfolge enthalten:

1. Name des Flugplatzes;
2. Abflugkennung;
3. Vertragstyp, falls die Kommunikation über D-ATIS erfolgt;
4. Kennung;
5. Beobachtungszeitpunkt, falls zutreffend;
6. zu benutzende Startbahn(en); Status der Flugzeugfangeinrichtung, die ggf. eine Gefahr darstellt;
7. ungewöhnlicher Zustand der Pistenoberfläche der zu benutzenden Startbahn(en) und ggf. Bremswirkung;
8. Abflugverspätung, falls zutreffend;
9. Übergangsfläche, falls anwendbar;
10. sonstige wichtige flugbetriebliche Informationen;
11. Bodenwindrichtung (in Grad missweisend) und -stärke, einschließlich wesentlicher Schwankungen und, falls Bodenwindsensoren speziell für die Abschnitte der Betriebspiste(n) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, die Angabe der Piste und des Pistenabschnitts, für die die Informationen gelten;
12. Sicht und ggf. Pistensichtweite[45] und, falls Sicht-/Pistensichtweitesensoren speziell für die Abschnitte der Betriebspiste(n) vorhanden sind und die Informationen von Luftfahrzeugbetreibern angefordert werden, die Angabe der Piste und des Pistenabschnitts, für die die Informationen gelten;
13. aktuelle Wetterbedingungen[46];
14. Wolken unterhalb 1500 m (5000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektorenmindesthöhe, wobei der größere Wert maßgebend ist; Cumulonimbuswolken; bei bedecktem Himmel die Vertikalsicht, falls verfügbar[47];
15. Lufttemperatur;
16. Taupunkttemperatur;
17. Höhenmessereinstellung(en);
18. alle verfügbaren Informationen zu bedeutenden Wettererscheinungen im Startsteigfluggebiet, einschließlich Windscherung;
19. Trendvorhersage, falls verfügbar, und
20. besondere ATIS-Anweisungen.

Abschnitt 10

Flugalarmdienst

[45] Diese Elemente werden durch den Ausdruck ‚CAVOK' ersetzt, wenn die folgenden Bedingungen zum Beobachtungszeitpunkt gleichzeitig gegeben sind: a) Sicht: 10 km oder mehr und keine gemeldete Sichteinschränkung; b) keine Wolkenbedeckung von flugbetrieblicher Bedeutung; und c) keine Wetterbedingungen von Bedeutung für den Luftverkehr.

[46] Siehe vorstehende Fußnote

[47] Siehe vorstehende Fußnote

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

SERA.10001

Anwendung

a) Die Flugverkehrsdienststellen haben einen Flugalarmdienst zu erbringen:

b) Sofern von der zuständigen Behörde nicht anderweitig vorgeschrieben, haben sich Luftfahrzeuge mit geeigneter Zweiweg-Sprechfunkausrüstung während des Zeitraums zwanzig bis vierzig Minuten nach dem letzten Kontakt, gleichgültig zu welchem Zweck dieser Kontakt erfolgte, zur bloßen Bestätigung, dass der Flug nach Plan verläuft, unter Angabe der Kennung des Luftfahrzeugs mit den Worten ‚Operations normal' zu melden.

c) Die Meldung ‚Operations normal' ist vom Luftfahrzeug im Flugfunk an eine entsprechende Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

Abschnitt 11

Rechtswidrige Eingriffe, Notfälle und Abfangen

SERA.11001

Allgemeines

a) gestrichen

b) gestrichen

c) Ist bekannt oder wird vermutet, dass sich ein Luftfahrzeug in einer Notlage befindet, einschließlich eines widerrechtlichen Eingriffs, haben Flugverkehrsdienststellen dem Luftfahrzeug größtmögliche Beachtung, Unterstützung und Vorrang vor anderen Luftfahrzeugen einzuräumen, wie dies die Umstände erfordern.

d) Nachfolgende Maßnahmen der Flugverkehrskontrolle sind auf der Grundlage der Absichten des Piloten, der Flugverkehrssituation insgesamt und der Dynamik des Notfalls zu treffen.

SERA.11005

Widerrechtliche Eingriffe

aa) Ein Luftfahrzeug, das einem widerrechtlichen Eingriff ausgesetzt ist, hat zu versuchen, den Transponder auf den Code 7500 einzustellen und die zuständige Flugverkehrsdienststelle von allen wesentlichen damit zusammenhängenden Umständen zu unterrichten, ebenso von allen Abweichungen vom aktuellen Flugplan, die aufgrund der Umstände erforderlich sind, um es der Flugverkehrsdienststelle zu ermöglichen, dem Luftfahrzeug Vorrang einzuräumen und Konflikte mit anderen Luftfahrzeugen so gering wie möglich zu halten.

ab) Ist ein Luftfahrzeug einem widerrechtlichen Eingriff ausgesetzt, hat der verantwortliche Pilot zu versuchen, so bald wie möglich auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz oder einem von der zuständigen Behörde zugewiesenen besonderen Flugplatz zu landen, sofern dem keine Erwägungen an Bord des Luftfahrzeugs entgegenstehen.

b) Ist ein Luftfahrzeug einem widerrechtlichen Eingriff ausgesetzt oder wird dies vermutet, haben Flugverkehrsdienststellen auf Anforderungen des Luftfahrzeugs unverzüglich zu reagieren. Für die sichere Durchführung des Flugs relevante Informationen sind weiterhin zu übermitteln und es sind die Maßnahmen zu treffen, die für die zügige Durchführung aller Flugphasen, insbesondere die Landung des Luftfahrzeugs, erforderlich sind.

c) Ist ein Luftfahrzeug einem widerrechtlichen Eingriff ausgesetzt oder wird dies vermutet, haben Flugverkehrsdienststellen im Einklang mit örtlich vereinbarten Verfahren unverzüglich die von dem Staat benannte zuständige Behörde zu unterrichten und notwendige Informationen mit dem Luftfahrzeugbetreiber oder seinem benannten Vertreter auszutauschen.

SERA.11010

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Vom Kurs abgekommene oder nicht identifizierte Luftfahrzeuge

Vom Kurs abgekommene oder nicht identifizierte Luftfahrzeuge

a) Sobald eine Flugverkehrsdienststelle Kenntnis von einem vom Kurs abgekommenen Luftfahrzeug erhält, hat sie alle unter Nummer 1 und 3 genannten erforderlichen Schritte zu unternehmen, um dem Luftfahrzeug Hilfe zu leisten und dessen Flug zu sichern.
   1. Ist der Standort des Luftfahrzeugs nicht bekannt, hat die Flugverkehrsdienststelle

      i) zu versuchen, eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit dem Luftfahrzeug herzustellen, sofern eine solche nicht bereits besteht;

      ii) alle verfügbaren Mittel zu nutzen, um dessen Standort zu ermitteln;

      iii) andere Flugverkehrsdienststellen zu informieren, in deren Gebiet das Luftfahrzeug möglicherweise eingeflogen ist oder einfliegen könnte, wobei alle Faktoren zu berücksichtigen sind, die sich auf die Navigation des Luftfahrzeugs unter den gegebenen Umständen ausgewirkt haben könnten;

      iv) im Einklang mit örtlich vereinbarten Verfahren zuständige militärische Stellen zu informieren und diesen relevante Flugplandaten und andere Daten bezüglich des vom Kurs abgekommenen Luftfahrzeugs zu übermitteln;

      v) von den in Ziffer iii und iv genannten Stellen und von anderen im Flug befindlichen Luftfahrzeugen jegliche Hilfestellung bei der Verbindungsaufnahme mit dem Luftfahrzeug und der Ermittlung seines Standorts anzufordern.

   2. Die Anforderungen in Nummer 1 Ziffer iv und Nummer 1 Ziffer v gelten auch für Flugverkehrsdienststellen, die gemäß Nummer 1 Ziffer iii informiert wurden.

   3. Wurde der Standort des Luftfahrzeugs ermittelt, hat die Flugverkehrsdienststelle

      i) dem Luftfahrzeug den Standort mitzuteilen und Korrekturmaßnahmen anzuraten. Dieser Rat ist unverzüglich zu übermitteln, wenn der Flugverkehrsdienststelle bewusst ist, dass die Möglichkeit eines Ansteuerns oder einer anderen Gefährdung der Sicherheit des Luftfahrzeugs besteht; und

      ii) erforderlichenfalls anderen Flugverkehrsdienststellen und zuständigen militärischen Stellen relevante Informationen zu dem vom Kurs abgekommenen Luftfahrzeug und diesem Luftfahrzeug gegebenenfalls erteilten Rat zu übermitteln.

b) Sobald eine Flugverkehrsdienststelle Kenntnis von einem nicht identifizierten Luftfahrzeug erhält, hat sie zu versuchen, die Identität des Luftfahrzeugs zu ermitteln, wenn dies für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten notwendig oder von den zuständigen militärischen Stellen im Einklang mit örtlich vereinbarten Verfahren gefordert wird. Dazu hat die Flugverkehrsdienststelle diejenigen der folgenden Maßnahmen zu treffen, die unter den gegebenen Umständen angezeigt sind:
   1. Versuch, eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit dem Luftfahrzeug herzustellen;
   2. Anfrage bei anderen Flugverkehrsdienststellen innerhalb des Fluginformationsgebiets zu dem Flug und Anforderung ihrer Hilfestellung bei der Herstellung einer Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit dem Luftfahrzeug;
   3. Anfrage bei Flugverkehrsdienststellen, die für benachbarte Fluginformationsgebiete zuständig sind, zu dem Flug und Anforderung ihrer Unterstützung bei der Herstellung einer Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit dem Luftfahrzeug;
   4. Versuch, Informationen von anderen Luftfahrzeugen in dem Gebiet zu erhalten.
   5. Die Flugverkehrsdienststelle hat erforderlichenfalls unmittelbar nach Ermittlung der Identität des Luftfahrzeugs die zuständige militärische Stelle zu informieren.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

c) Im Fall eines vom Kurs abgekommenen oder nicht identifizierten Luftfahrzeugs ist die Möglichkeit in Erwägung zu ziehen, dass das Luftfahrzeug einem rechtwidrigen Eingriff ausgesetzt ist. Ist die Flugverkehrsdienststelle der Auffassung, dass ein vom Kurs abgekommenes oder nicht identifiziertes Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt sein könnte, ist im Einklang mit örtlich vereinbarten Verfahren unverzüglich die von dem Staat benannte zuständige Behörde zu unterrichten.

SERA.11012

Kraftstoffmindestmenge und Kraftstoff-Notfall

a) Meldet ein Pilot den Zustand Kraftstoffmindestmenge, hat der Lotse den Piloten so bald wie praktisch möglich über vorhergesehene Verzögerungen zu informieren oder ihm mitzuteilen, dass keine Verzögerungen erwartet werden.

b) Ist aufgrund der Kraftstoffmenge die Erklärung einer Notlage erforderlich, hat der Pilot diese in Einklang mit Punkt SERA.14095 durch Verwendung des Sprechfunk-Notsignals (MAYDAY), vorzugsweise dreimal gesprochen, gefolgt von der Angabe zur Art des Notfalls (FUEL) vorzunehmen.

SERA.11013

Herabgesetzte Luftfahrzeugleistung

a) Wenn aufgrund des Ausfalls oder der Störung von Navigations-, Kommunikations-, Höhenmessungs-, Flugsteuerungs- oder anderer Systeme die Leistung des Luftfahrzeugs unter das Niveau herabgesetzt ist, das für den Luftraum erforderlich ist, in dem es sich befindet, hat die Flugbesatzung dies der betreffenden Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich mitzuteilen. Beeinträchtigt der Ausfall oder die Störung den derzeit angewendeten Staffelungsmindestwert, hat der Lotse Maßnahmen zu ergreifen, um eine andere angemessene Art der Staffelung oder einen anderen angemessenen Staffelungsmindestwert festzulegen.

b) Störung oder Ausfall des Flächennavigations-(RNAV-)Systems Kann ein Luftfahrzeug die für die Flächennavigationsstrecke oder das Flächennavigationsverfahren erforderlichen Spezifikationen aufgrund des Ausfalls oder der Störung des Flächennavigationssystems nicht erfüllen, hat der Pilot eine geänderte Freigabe anzufordern.

c) Verlust der für Luftraum mit reduzierter Höhenmindeststaffelung (RVSM) erforderlichen vertikalen Navigationsleistung

1. Der Pilot hat die Flugverkehrskontrolle so bald wie möglich über Umstände zu informieren, in denen die Anforderungen an die vertikale Navigationsleistung für RSVM-Luftraum nicht mehr erfüllt werden können. In solchen Fällen hat der Pilot, wann immer dies möglich ist, eine geänderte Freigabe der Flugverkehrskontrolle einzuholen, bevor Abweichungen von der freigegebenen Strecke und/oder Flugfläche eingeleitet werden. Kann eine geänderte Freigabe der Flugverkehrskontrolle vor einer solchen Abweichung nicht eingeholt werden, hat der Pilot eine geänderte Freigabe so bald wie möglich danach einzuholen.

2. Beim Betrieb in oder beim vertikalen Durchfliegen von RVSM-Luftraum mit Luftfahrzeugen, die nicht für den RVSM-Betrieb genehmigt sind, haben Piloten den nicht genehmigten Status wie folgt zu melden:

   i) bei der Erstmeldung auf einem Kanal innerhalb des RSVM-Luftraums;

   ii) bei allen Anforderungen von Änderungen der Flugfläche; und

   iii) bei allen Wiederholungen von Flugflächen-Freigaben.

3. Flugloten haben den Empfang von Meldungen von Luftfahrzeugen, die den nicht genehmigten RVSM-Status melden, ausdrücklich zu bestätigen.

4. Störung der Luftfahrzeugausrüstung — vom Piloten gemeldet:

   i) Wird die Flugverkehrskontrolle vom Piloten eines RVSM-genehmigten Luftfahrzeugs beim Betrieb in RVSM-Luftraum informiert, dass die Luftfahrzeugausrüstung nicht mehr die

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

RVSM-Anforderungen erfüllt, hat die Flugverkehrskontrolle das Luftfahrzeug als nicht RVSM-genehmigt anzusehen.

ii) Die Flugverkehrskontrolle hat unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um eine Mindesthöhenstaffelung von 600 m (2 000 ft) oder eine angemessene Horizontalstaffelung gegenüber allen anderen betroffenen Luftfahrzeugen, die im RVSM-Luftraum verkehren, zu gewährleisten. Einem Luftfahrzeug, das den RVSM- genehmigten Status verliert, ist von der Flugverkehrskontrolle normalerweise eine Freigabe für den Ausflug aus dem RVSM-Luftraum zu erteilen, wenn dies möglich ist.

iii) Piloten haben der Flugverkehrskontrolle so bald wie praktisch möglich zu melden, wenn die ordnungsgemäße Funktion der zur Erfüllung der RVSM-Anforderungen erforderlichen Ausrüstung wieder hergestellt ist.

iv) Die erste Bezirkskontrollstelle, der eine Änderung des RVSM-Status eines Luftfahrzeugs zur Kenntnis kommt, hat sich gegebenenfalls mit benachbarten Bezirkskontrollstellen zu koordinieren.

5. Starke Turbulenz — nicht vorhergesagt:

i) Trifft ein Luftfahrzeug beim Betrieb in RVSM-Luftraum starke durch Wetter oder Wirbelschleppen verursachte Turbulenz an, die nach Ansicht des Piloten die Fähigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigt, die freigegebene Flugfläche beizubehalten, hat der Pilot die Flugverkehrskontrolle zu informieren. Die Flugverkehrskontrolle hat entweder eine angemessene Horizontalstaffelung oder einen erhöhten Höhenstaffelungsmindestwert festzulegen.

ii) Die Flugverkehrskontrolle hat, soweit dies möglich ist, den Anforderungen von Piloten für Änderungen der Flugfläche und/oder der Strecke nachzukommen und gegebenenfalls Verkehrsinformationen weiterzugeben.

iii) Die Flugverkehrskontrolle hat Meldungen von anderen Luftfahrzeugen anzufordern, um zu ermitteln, ob die reduzierten Höhenstaffelungsmindestwerte ganz oder innerhalb eines bestimmten Bands von Flugflächen und/oder innerhalb eines bestimmten Gebiets ausgesetzt werden sollten.

iv) Die Bezirkskontrollstelle, die die reduzierten Höhenstaffelungsmindestwerte aussetzt, hat solche Aussetzungen und etwaige erforderliche Anpassungen der Sektorkapazitäten gegebenenfalls mit benachbarten Bezirkskontrollstellen zu koordinieren, um ein ordnungsgemäßes Fortschreiten der Verkehrsübergabe sicherzustellen.

6. Starke Turbulenz — vorhergesagt:

i) Sagt eine Wettervorhersage starke Turbulenz in RVSM-Luftraum vorher, hat die Flugverkehrskontrolle festzulegen, ob die reduzierten Höhenstaffelungsmindestwerte auszusetzen sind, und, falls ja, für welche Zeitdauer und für welche bestimmte(n) Flugfläche(n) und/oder Gebiete.

ii) Im Fall einer Aussetzung der reduzierten Höhenstaffelungsmindestwerte hat die Bezirkskontrollstelle, die die Aussetzung vornimmt, sich mit benachbarten Bezirkskontrollstellen hinsichtlich der Flugflächen, die für die Verkehrsübergabe geeignet sind, zu koordinieren, falls keine Notfallregelung für die Flugflächenzuweisung durch eine Betriebsabsprache (LoA) festgelegt wurde. Die Bezirkskontrollstelle, die die reduzierten Höhenstaffelungsmindestwerte aussetzt, hat gegebenenfalls auch die anwendbaren Sektorkapazitäten mit benachbarten Bezirkskontrollstellen zu koordinieren.

SERA.11014

ACAS-Ausweichempfehlung (RA)

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

a) ACAS II ist während des Fluges, außer gemäß der Mindestausrüstungsliste gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission[48], in einem Modus zu verwenden, der es ermöglicht, Ausweichempfehlungen für die Flugbesatzung zu geben, wenn eine unzulässige Annäherung an ein anderes Luftfahrzeug festgestellt wird. Dies gilt nicht, wenn die Unterdrückung des Modus für die Ausgabe von Ausweichempfehlungen (unter Verwendung nur von Verkehrshinweis (TA) oder Äquivalent) aufgrund eines außergewöhnlichen Verfahrens oder leistungseinschränkenden Bedingungen erforderlich ist.

b) Im Fall einer ACAS-Ausweichempfehlung:
   1. müssen Piloten unverzüglich reagieren, indem sie die Ausweichempfehlung befolgen, außer wenn dies die Sicherheit des Luftfahrzeugs gefährden würde;
   2. müssen Piloten die Ausweichempfehlung auch befolgen, wenn ein Konflikt zwischen der Ausweichempfehlung und einer Manövrieranweisung der Flugverkehrskontrolle gegeben ist;
   3. dürfen Piloten nicht in einer der Ausweichempfehlung entgegengesetzten Richtung manövrieren;
   4. müssen Piloten so bald wie möglich, wenn es die Arbeitsbelastung der Flugbesatzung erlaubt, der betreffenden Flugverkehrskontrollstelle eine Ausweichempfehlung melden, die eine Abweichung von der geltenden Anweisung oder Freigabe der Flugverkehrskontrolle erfordert;
   5. müssen Piloten unverzüglich geänderte Ausweichempfehlungen befolgen;
   6. müssen Piloten Änderungen des Flugwegs auf das Mindestmaß beschränken, das zur Befolgung von Ausweichempfehlungen erforderlich ist;
   7. müssen Piloten zu den Vorgaben der Anweisung oder Freigabe der Flugverkehrskontrolle zurückkehren, wenn der Konflikt behoben ist; und
   8. müssen Piloten der Flugverkehrskontrolle melden, wenn sie zur geltenden Freigabe zurückkehren.

c) Meldet ein Pilot eine ACAS-Ausweichempfehlung, darf der Lotse nicht versuchen, den Flugweg des Luftfahrzeugs zu ändern, bis der Pilot ‚CLEAR OF CONFLICT' meldet.

d) Sobald ein Luftfahrzeug in Befolgung einer Ausweichempfehlung von seiner Freigabe oder Anweisung der Flugverkehrskontrolle abweicht oder ein Pilot eine Ausweichempfehlung meldet, ist der Lotse nicht mehr verantwortlich für die Gewährleistung der Staffelung zwischen diesem Luftfahrzeug und jedem anderen Luftfahrzeug, das als direkte Folge des durch die Ausweichempfehlung veranlassten Manövers betroffen ist. Der Lotse hat die Verantwortung für die Gewährleistung der Staffelung aller betroffenen Luftfahrzeuge wieder zu übernehmen, wenn:
   1. der Lotse eine Meldung der Flugbesatzung bestätigt, dass das Luftfahrzeug die geltende Freigabe wieder aufgenommen hat, oder
   2. der Lotse eine Meldung der Flugbesatzung bestätigt, dass das Luftfahrzeug die geltende Freigabe wieder aufnimmt, und er eine alternative Freigabe erteilt, die von der Flugbesatzung bestätigt wird.

SERA.11015

Ansteuern von Luftfahrzeugen

a) Ausgenommen Ansteuerungen und Geleitdienste, die auf Anforderung für ein Luftfahrzeug erbracht werden, hat das Ansteuern von Zivilluftfahrzeugen gemäß den einschlägigen Vorschriften und Verwaltungsanweisungen der Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, insbesondere dessen Artikel 3 Buchstabe d, zu erfolgen, wonach sich die ICAO-Vertragsstaaten verpflichten, bei dem Erlass von Vorschriften für ihre Staatsluftfahrzeuge auf die Sicherheit des Verkehrs der Zivilluftfahrzeuge gebührend Rücksicht zu nehmen.

b) Der verantwortliche Pilot eines Zivilluftfahrzeugs, das angesteuert wird, hat:

[48] Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1) idF DVO(EU)2021/2237

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. die von dem ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Anweisungen zu befolgen, wobei die Signale in Übereinstimmung mit Tabelle S11-1 und Tabelle S11-2 auszulegen und entsprechende Maßnahmen zu treffen sind;
2. wenn möglich, die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu benachrichtigen;
3. zu versuchen, mit dem ansteuernden Luftfahrzeug oder mit der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle Funkverbindung aufzunehmen, indem er einen allgemeinen Anruf auf der Notfrequenz 121,5 MHz abgibt und dabei die Identität des angesteuerten Luftfahrzeugs und die Art des Flugs angibt; wenn keine Funkverbindung hergestellt werden kann, nach Möglichkeit diesen Anruf auf der Notfrequenz 243 MHz zu wiederholen;
4. einen vorhandenen SSR-Transponder auf Modus A, Code 7700 zu schalten, sofern er von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle keine anderen Anweisungen erhalten hat;
5. sofern ADS-B oder ADS-C vorhanden ist, die entsprechende Notfunktion, sofern vorhanden, zu wählen, sofern er von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle keine anderen Anweisungen erhalten hat.

Tabelle S11-1

Signale ansteuernder Luftfahrzeuge und dementsprechende, von den angesteuerten Luftfahrzeugen zu treffende Maßnahmen

Nr.	Signale des ANSTEUERNDEN Luftfahrzeuges	Bedeutung	Maßnahmen des ANGESTEUERTEN Luftfahrzeuges	Bedeutung
1	Bei TAG und NACHT - Wechselweise Betätigung der Querruder und in unregelmäßigen Zeitabständen wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter (bei Hubschraubern auch der Landescheinwerfer) von einer etwas oberhalb und normalerweise links vor dem angesteuerten Luftfahrzeug (oder rechts, wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist) befindlichen Position aus. Nach Bestätigung des Signals langsame flache Horizontalkurve, normalerweise nach links (oder rechts, wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist), auf den gewünschten Kurs. *Anmerkung 1 -* *Wetter- oder Bodenverhältnisse können dazu führen, dass das ansteuernde Luftfahrzeug die Signale von einer etwas oberhalb und rechts vor dem angesteuerten Luftfahrzeug befindlichen Position aus gibt und die anschließende*	Sie wurden angesteuert. Folgen Sie mir	Bei TAG und NACHT - Wechselweise Betätigung der Querruder, in unregelmäßigen Zeitabständen wiederholtes Ein- und Ausschalten der Positionslichter und folgen.	Verstanden, Anweisung wird befolgt.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

	Horizontalkurve nach rechts fliegt. *Anmerkung 2 -* *Wenn das angesteuerte Luftfahrzeug die Geschwindigkeit des ansteuernden Luftfahrzeugs nicht einhalten kann, sollte das letztere in einer Folge langgestreckter Kurven zum angesteuerten Luftfahrzeug zurückkehren und bei Passieren des angesteuerten Luftfahrzeugs jeweils erneut wechselweise die Querruder betätigen.*			
2	Bei TAG und NACHT - Eine plötzliche Kursänderung von 90° oder mehr bei gleichzeitigem Hochziehen, ohne die Flugrichtung des angesteuerten Luftfahrzeugs zu kreuzen.	Sie können weiterfliegen.	Bei TAG und NACHT - Wechselweise Betätigung der Querruder..	Verstanden, Anweisung wird befolgt.
3	Bei TAG und NACHT - Ausfahren des Fahrwerks (sofern vorhanden), Einschalten der Landescheinwerfer und Überfliegen der Landebahn in Betrieb. Ist das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber, Überfliegen des Hubschrauber-Landeplatzes. Im Fall von Hubschraubern Landeanflug des ansteuernden Hubschraubers bis zum Schwebeflug in der Nähe des Landeplatzes.	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	Bei TAG und NACHT - Fahrwerk ausfahren (sofern vorhanden), Landescheinwerfer einschalten, dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen und, wenn Landebahn in Betrieb oder Hubschrauber-Landeplatz nach Überfliegen geeignet erscheint, Landevorgang einleiten und landen.	Verstanden, Anweisung wird befolgt.

Tabelle S11-2

Signale angesteuerter Luftfahrzeuge und dementsprechende, vom ansteuernden Luftfahrzeug zu treffende Maßnahmen

Nr.	Signale des ANSTEUERNDEN Luftfahrzeuges	Bedeutung	Maßnahmen des ANGESTEUERTEN Luftfahrzeuges	Bedeutung
4	Bei TAG und NACHT - Einziehen des Fahrwerks (sofern vorhanden) und wiederholtes Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer beim Überfliegen der Landebahn in Betrieb oder des Hubschrauber-Landeplatzes in einer Höhe zwischen 300 m (1000 ft) und 600 m (2.000 ft) (im Fall von Hubschrau-	Der von Ihnen bestimmte Flugplatz ist zur Landung nicht geeignet.	Bei TAG und NACHT - Einziehen des Fahrwerks (sofern vorhanden) und die in Nr. 1 für das ansteuernde Luftfahrzeug vorgeschriebenen Signale, wenn das angesteuerte Luftfahrzeug zu	Verstanden, folgen Sie mir. Verstanden, Sie können weiterfliegen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

	bern in einer Höhe zwischen 50 m (170 ft) und 100 m (330 ft)) über Flugplatzhöhe und Fortsetzung der Platzrunde. Falls es nicht möglich ist, mit den Landescheinwerfern Blinksignale zu geben, ist hierzu jede andere zur Verfügung stehende Lichtquelle zu verwenden.		einem Ausweichflugplatz folgen soll. Die für ansteuernde Luftfahrzeuge in Nr. 2 vorgeschriebenen Signale, wenn das ansteuernde Luftfahrzeug dem angesteuerten Luftfahrzeug die Freigabe zum Weiterflug erteilen will.	
5	Bei TAG und NACHT - Regelmäßiges Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter, jedoch in einer von Blinklichtern unterscheidbaren Weise.	Kann Anweisung nicht befolgen.	Bei TAG und NACHT - Verwendung der für ansteuernde Luftfahrzeuge in Nr. 2 vorgeschriebenen Signale.	Verstanden.
6	Bei TAG und NACHT - Unregelmäßiges Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter.	Bin in Not.	Bei TAG und NACHT - Verwendung der für ansteuernde Luftfahrzeuge in Nr. 2 vorgeschriebenen Signale.	Verstanden.

c) Ergibt sich ein Widerspruch aus den von einer Stelle gegebenen Funkanweisungen und den durch Signale gegebenen Anweisungen des ansteuernden Luftfahrzeugs, hat das angesteuerte Luftfahrzeug den Anweisungen des ansteuernden Luftfahrzeugs zu folgen und sich sofort um Klärung der widersprüchlichen Anweisungen zu bemühen.

d) Ergibt sich ein Widerspruch aus den von einer Stelle gegebenen Funkanweisungen und den Funkanweisungen des ansteuernden Luftfahrzeugs, hat das angesteuerte Luftfahrzeug den Funkanweisungen des ansteuernden Luftfahrzeugs zu folgen und sich sofort um Klärung der widersprüchlichen Anweisungen zu bemühen.

e) Falls Sprechfunkverbindung während des Ansteuerns aufgenommen werden kann, jedoch keine Verständigungsmöglichkeit in einer gemeinsamen Sprache besteht, ist durch Anwendung der Codeworte in Tabelle S11-3 in der angeführten Aussprache zu versuchen, Anweisungen zu geben und deren Erhalt zu bestätigen sowie wesentliche Informationen auszutauschen. Jedes Codewort ist zweimal hintereinander zu übermitteln.

Tabelle S11-3

Codeworte, die vom ANSTEUERNDEN Luftfahrzeug benutzt werden			Codeworte, die vom ANGESTEUERTEN Luftfahrzeug benutzt werden		
Codewort	Aussprache(*)	Bedeutung	Codewort	Aussprache(*)	Bedeutung
CALL SIGN	KOL SAIN	Was ist Ihr Rufzeichen?	CALL SIGN (Rufzeichen)(**)	KOL-SAIN (Rufzeichen)	Mein Rufzeichen ist (Rufzeichen)
FOLLOW	FOL-LO	Folgen Sie mir	WILCO	WILL-KO	Verstanden, werde entsprechend handeln
DESCEND	DIE-ßEND	Beginnen Sie Sinkflug zur			

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

		Landung			
			CAN NOT	KÄNN NOTT	Unmöglich, die Anweisung zu befolgen
YOU LAND	JU LÄND	Landen Sie auf diesem Flugplatz	REPEAT	RI-PIET	Wiederholen Sie Ihre Anweisung
			AM LOST	ÄM LOSST	Standort unbekannt
PROCEED	PRO-ßIED	Sie können weiterfliegen			
			MAYDAY	MÄ-DEEI	Bin in Not
			HIJACK(***)	HAI-DJÄCK	Werde entführt
			LAND (Flugplatzangabe)	LÄND (Flugplatzangabe)	Erbitte Landung in (Flugplatzangabe)
			DESCEND	DI-ßEND	Erbitte Sinkflug

(*) Die Codeworte sind wie unterstrichen zu betonen.

(**) Das Rufzeichen ist anzugeben, das im Sprechfunkverkehr mit den Flugverkehrsdienststellen benutzt wird und der Angabe der Luftfahrzeugkennung im Flugplan entspricht.

(***) Die Verwendung des Codeworts "HIJACK" kann unter Umständen nicht möglich oder angeraten sein.

f) Sobald eine Flugverkehrsdienststelle Kenntnis davon erhält, dass ein Luftfahrzeug in ihrem Zuständigkeitsbereich angesteuert wird, hat sie diejenigen der folgenden Maßnahmen zu treffen, die unter den gegebenen Umständen angezeigt sind:

1. Versuch, mit allen verfügbaren Mitteln, einschließlich der Notfrequenz 121,5 MHz, eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit dem angesteuerten Luftfahrzeug herzustellen, sofern eine solche Verbindung nicht bereits besteht;
2. Information an den Piloten des angesteuerten Luftfahrzeugs, dass das Luftfahrzeug angesteuert wird;
3. Verbindungsaufnahme mit der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle unter Aufrechterhaltung der Zweiweg-Sprechfunkverbindung mit dem ansteuernden Luftfahrzeug und Übermittlung der verfügbaren Informationen über das angesteuerte Luftfahrzeug an das ansteuernde Luftfahrzeug;
4. erforderlichenfalls Weitergabe von Meldungen zwischen dem ansteuernden Luftfahrzeug bzw. der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle und dem angesteuerten Luftfahrzeug;
5. Ergreifen aller notwendigen Schritte zur Gewährleistung der Sicherheit des angesteuerten Luftfahrzeugs in enger Abstimmung mit der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle;
6. Information an Flugverkehrsdienststellen, die für benachbarte Fluginformationsgebiete zuständig sind, falls zu vermuten ist, dass das Luftfahrzeug von benachbarten Fluginformationsgebieten aus vom Kurs abgekommen ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

g) Sobald eine Flugverkehrsdienststelle Kenntnis davon erhält, dass ein Luftfahrzeug außerhalb ihres Zuständigkeitsbereich angesteuert wird, hat sie diejenigen der folgenden Maßnahmen zu treffen, die unter den gegebenen Umständen angezeigt sind:
   1. Information an die Flugverkehrsdienststelle, die für den Luftraum zuständig ist, in dem das Ansteuern erfolgt, Übermittlung verfügbarer Informationen, die der Identifizierung des Luftfahrzeug dienen, an diese Stelle und Ersuchen um Ergreifung der Maßnahmen nach Buchstabe f;
   2. Weitergabe von Meldungen zwischen dem angesteuerten Luftfahrzeug und der zuständigen Flugverkehrsdienststelle, der die Ansteuerung leitenden Kontrollstelle oder dem ansteuernden Luftfahrzeug.

Abschnitt 12

Wetterdienste - Luftfahrzeugbeobachtungen und Meldungen im Sprechfunkverkehr

SERA.12001

Arten von Luftfahrzeugbeobachtungen

a) Folgende Luftfahrzeugbeobachtungen sind in allen Flugphasen zu melden:
   1. besondere Luftfahrzeugbeobachtungen und
   2. sonstige nicht routinemäßige Luftfahrzeugbeobachtungen.

SERA.12005

Besondere Luftfahrzeugbeobachtungen

a) Besondere Beobachtungen sind von allen Luftfahrzeugen zu machen und zu melden, wenn die folgenden Bedingungen angetroffen oder beobachtet werden:
   1. mittelschwere oder schwere Turbulenz oder
   2. mittelschwere oder schwere Vereisung oder
   3. schwere Leewelle oder
   4. Gewitter ohne Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten oder
   5. Gewitter mit Hagel, die verdeckt, eingeschlossen, verbreitet oder in Böenlinien auftreten oder
   6. schwerer Staubsturm oder schwerer Sandsturm oder
   7. Vulkanaschewolke oder
   8. Vulkanaktivitäten vor einem Ausbruch, ein Vulkanausbruch oder
   9. die Bremswirkung der Piste ist nicht so gut wie gemeldet.

b) Die zuständigen Behörden schreiben, soweit erforderlich, weitere Bedingungen fest, die von allen Luftfahrzeugen zu melden sind, wenn sie angetroffen oder beobachtet werden.

c) Flugbesatzungen haben die Meldungen anhand von Formblättern auf der Grundlage des Musters für das Formblatt AIREP SPECIAL in Anlage 5 Punkt A abzugeben. Die Meldungen müssen den Einzelbestimmungen von Anlage 5 Punkt 2 entsprechen.
   1. Die Einzelbestimmungen, einschließlich der Berichtsformate und Codewörter nach Anlage 5, sind von Flugbesatzungen bei der Übermittlung von Flugmeldungen und von Flugverkehrsdienststellen bei der Weiterübermittlung solcher Meldungen anzuwenden.
   2. Besondere Flugmeldungen zu Beobachtungen von Vulkanaktivität sind mit dem Formblatt für besondere Flugmeldungen von Vulkanaktivität zu erfassen. Formblätter auf der Grundlage des Musters für das Formblatt für besondere Flugmeldungen von Vulkanaktivität nach Anlage 5 Punkt B sind Flugbesatzungen bereitzustellen, die auf Strecken tätig sind, die von Vulkanaschewolken betroffen sein könnten.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

SERA.12015

Meldung von Luftfahrzeugbeobachtungen im Sprechfunkverkehr

a) Luftfahrzeugbeobachtungen sind während des Flugs zum Zeitpunkt der Beobachtung oder so bald wie möglich danach zu melden.

b) Luftfahrzeugbeobachtungen sind als Flugmeldungen zu melden und haben den technischen Spezifikationen in Anlage 5 zu entsprechen.

SERA.12020

Austausch von Flugmeldungen

a) Flugverkehrsdienststellen übermitteln besondere und nicht routinemäßige Flugmeldungen so bald wie möglich an:
   1. andere betroffene Luftfahrzeuge;
   2. die zugehörige Flugwetterüberwachungsstelle gemäß Anlage 5 Nummer 3; und
   3. andere betroffene Flugverkehrsdienststellen.

b) Übermittlungen an Luftfahrzeuge sind auf einer Frequenz und während eines Zeitraums zu wiederholen, die von der betreffenden Flugverkehrsdienststelle festzulegen sind.

ABSCHNITT 13

Sekundärrundsicht-(SSR)-Transponder

SERA.13001

Betrieb eines SSR-Transponders

a) Verfügt das Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder, hat der Pilot den Transponder während des Fluges durchgängig zu betreiben, unabhängig davon, ob sich das Luftfahrzeug innerhalb oder außerhalb eines Luftraums befindet, in dem Sekundärrundsichtradar (SSR) für Zwecke des Flugverkehrsdienstes verwendet wird.

b) Piloten dürfen die Funktion IDENT nicht betreiben, sofern sie nicht vom Flugverkehrsdienst dazu aufgefordert werden.

c) Außer für Flüge in Lufträumen, für die von der zuständigen Behörde der Betrieb von Transpondern vorgeschrieben ist, sind Luftfahrzeuge ohne ausreichende elektrische Stromversorgung von der Anforderung zum durchgängigen Betrieb des Transponders ausgenommen.

SERA.13005

Schaltung des SSR-Transponder-Codes für Mode A

a) Um anzuzeigen, dass sich das Luftfahrzeug in einer bestimmten Notlage befindet, hat der Pilot eines mit einem SSR-Transponder ausgerüsteten Luftfahrzeugs:
   1. zur Anzeige einer Notlage den Code 7700 zu schalten, sofern die Flugverkehrskontrolle den Piloten nicht zuvor angewiesen hat, den Transponder auf einen bestimmten Code zu schalten. Im letzteren Fall kann der Pilot den Code 7700 dennoch schalten, falls ein konkreter Grund zu der Annahme besteht, dass dies die beste Vorgehensweise wäre;
   2. zur Anzeige eines Ausfalls der Funkverbindung den Code 7600 zu schalten;
   3. zur Anzeige eines rechtwidrigen Eingriffs zu versuchen, den Code 7500 zu schalten. Falls es die Umstände erfordern, sollte stattdessen der Code 7700 geschaltet werden.

b) Außer in den in Buchstabe a aufgeführten Fällen hat der Pilot:
   1. Codes gemäß Anweisung der Flugverkehrsdienststelle zu schalten; oder

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. falls keine Anweisungen des Flugverkehrsdienstes zur Schaltung des Codes erteilt wurden, den Code 2000 oder einen anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Code zu schalten; oder

3. falls er keine Flugverkehrsdienste erhält, den Code 7000 zu schalten, um die Erkennung entsprechend ausgerüsteter Luftfahrzeuge zu verbessern, sofern die zuständige Behörde nicht etwas anderes vorschreibt.

c) Wird erkannt, dass der auf der Lagedarstellung angezeigte Code von dem abweicht, der dem Luftfahrzeug zugewiesen wurde:
1. ist der Pilot aufzufordern, den geschalteten Code zu bestätigen und gegebenenfalls den zutreffenden Code erneut zu schalten; und

2. falls zugewiesener und angezeigter Code weiterhin voneinander abweichen, kann der Pilot aufgefordert werden, den Betrieb des Transponders des Luftfahrzeugs einzustellen. Die nächste Kontrollposition und jede andere betroffene Dienststelle, die SSR und/oder Multilateration (MLAT) bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten verwendet, ist entsprechend zu informieren.

SERA.13010

Von der Druckhöhe abgeleitete Informationen

a) Verfügt das Luftfahrzeug über eine betriebsfähige Ausrüstung für Mode C, hat der Pilot diesen Modus durchgängig zu betreiben, sofern die Flugverkehrskontrolle keine andere Anweisung erteilt.

b) Sofern von der zuständigen Behörde nichts anderes vorgeschrieben ist, muss die von der Druckhöhe abgeleitete Flughöheninformation mindestens einmal von jeder entsprechend ausgerüsteten Flugverkehrsdienststelle beim Erstkontakt mit dem betreffenden Luftfahrzeug oder, falls dies nicht möglich ist, so bald wie möglich danach überprüft werden.“

SERA.13015

Schaltung der SSR-Transponder-Luftfahrzeugidentifikation für Mode S

a) Luftfahrzeuge, die mit einem SSR-Transponder Mode S ausgerüstet sind, der über die Funktion Luftfahrzeugidentifikation verfügt, haben die Luftfahrzeugidentifikation gemäß Punkt 7 des ICAO-Flugplans oder, falls kein Flugplan aufgegeben wurde, das Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs zu übertragen.

b) Wenn auf der Lagedarstellung bemerkt wird, dass die Luftfahrzeugidentifikation, die von einem mit Mode S ausgerüsteten Luftfahrzeug ausgesendet wird, von der vom Luftfahrzeug erwarteten Identifikation abweicht, ist der Pilot aufzufordern, die Luftfahrzeugidentifikation zu bestätigen und nötigenfalls die zutreffende Identifikation erneut einzugeben.

c) Falls die Abweichung weiter besteht, nachdem der Pilot bestätigt hat, dass die zutreffende Identifikation mit der Funktion Luftfahrzeugidentifikation von Mode S eingestellt wurde, hat der Lotse folgende Maßnahmen zu treffen:
1. den Piloten zu informieren, dass die Abweichung weiterhin besteht;

2. wenn möglich, die Anzeige der Luftfahrzeugidentifikation auf der Lagedarstellung zu berichtigen; und

3. die nächste Kontrollposition und jede andere betroffene Dienststelle, die Mode S für die Zwecke der Identifizierung verwendet, ist zu informieren, dass die vom Luftfahrzeug ausgesendete Luftfahrzeugidentifikation unzutreffend ist.

SERA.13020

Ausfall des SSR-Transponders, wenn das Mitführen eines betriebsfähigen Transponders vorgeschrieben ist

a) Bei einem Transponderausfall nach dem Abflug haben die Flugverkehrskontrollstellen zu versuchen, für die Fortsetzung des Fluges zum Bestimmungsflugplatz gemäß Flugplan zu sorgen. Den Piloten können jedoch bestimmte Einschränkungen auferlegt werden.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

b) Im Fall, dass ein Transponder ausfällt und vor dem Abflug nicht wieder betriebsfähig gemacht werden kann, haben die Piloten:
   1. den Flugverkehrsdienst so bald wie möglich zu informieren, vorzugsweise vor der Abgabe eines Flugplans;
   2. in Punkt 10 des ICAO-Flugplan-Formblatts unter SSR den Buchstaben ‚N' bei vollständiger Betriebsunfähigkeit des Transponders oder, bei einem Teilausfall des Transponders, das der verbleibenden Transponder- Fähigkeit entsprechende Zeichen einzutragen; und
   3. die veröffentlichten Verfahren zur Beantragung einer Ausnahmegenehmigung von den Anforderungen zum Mitführen eines betriebsfähigen SSR-Transponders einzuhalten.

ABSCHNITT 14

Verfahren für den Funkverkehr

SERA.14001

Allgemeines

Standard-Sprechgruppen sind in allen Situationen zu verwenden, für die solche festgelegt wurden. Nur im Fall, dass Standard-Sprechgruppen einer beabsichtigten Übermittlung nicht dienlich sind, ist normale Ausdrucksweise zu verwenden.

SERA.14005Meldungsarten

a) Die **Meldungsarten** im beweglichen Flugfunkdienst und die Rangfolge bei der Herstellung von Verbindungen und bei der Übermittlung von Meldungen sind in Tabelle S14-1 angegeben.

Tabelle S14-1

Meldungsarten und Reihenfolge der Vorrangsignale im Flugfunk	Flugfunksignal
a) Notanrufe, Notmeldungen und Notverkehr	MAYDAY
b) Dringlichkeitsmeldungen, einschließlich Meldungen mit vorangehendem Signal für Sanitätstransporte	PAN PAN oder PAN PAN MEDICAL
c) Peilfunkmeldungen	----
d) Flugsicherheitsmeldungen	----
e) Wettermeldungen	-----
f) Flugbetriebsmeldungen	---

b) Notmeldungen und Notverkehr sind gemäß den Bestimmungen von Punkt SERA.14095 zu handhaben.

c) Dringlichkeitsmeldungen und Dringlichkeitsverkehr, einschließlich Meldungen mit vorangehendem Signal für Sanitätstransporte, sind gemäß den Bestimmungen von Punkt SERA.14095 zu handhaben.

SERA.14010

Flugsicherheitsmeldungen

Flugsicherheitsmeldungen umfassen Folgendes:

a) Bewegungs- und Kontrollmeldungen;

b) Meldungen von Luftfahrzeugbetreibern oder von einem Luftfahrzeug, die für im Flug befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind;

c) Wetterhinweise, die für im Flug oder kurz vor dem Abflug befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind (individuell mitgeteilt oder zur Rundfunkaussendung);

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

d) andere Meldungen, die für im Flug oder kurz vor dem Abflug befindliche Luftfahrzeuge von Bedeutung sind.

SERA.14015

Im Flugfunkverkehr zu verwendende Sprache

a) Der Flugfunk-Sprechfunkverkehr ist in englischer Sprache oder in der Sprache, die normalerweise von der Bodenfunkstelle verwendet wird, durchzuführen.

b) Die englische Sprache muss auf Anforderung eines jeden Luftfahrzeugs im Verkehr mit allen Bodenfunkstellen verwendet werden können, die festgelegte Flugplätze und Strecken, die im internationalen Luftverkehr genutzt werden, bedienen. Sofern von der zuständigen Behörde für besondere Fälle nichts anderes vorgeschrieben ist, ist die englische Sprache im Funkverkehr zwischen der Flugverkehrsdienststelle und Luftfahrzeugen auf Flugplätzen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr zu verwenden. Mitgliedstaaten, in denen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die englische Sprache nicht die einzige Sprache ist, die im Funkverkehr zwischen der Flugverkehrsdienststelle und Luftfahrzeugen auf solchen Flugplätzen verwendet wird, können beschließen, die Anforderung zur Verwendung der englischen Sprache nicht anzuwenden und die Kommission entsprechend zu unterrichten. In diesem Fall haben diese Mitgliedstaaten spätestens bis zum 31. Dezember 2017 eine Studie durchzuführen zu der Möglichkeit, die Verwendung der englischen Sprache im Funkverkehr zwischen der Flugverkehrsdienststelle und Luftfahrzeugen auf diesen Flugplätzen aus Sicherheitsgründen vorzuschreiben, um Störungen durch Luftfahrzeuge auf einer belegten Piste oder andere Sicherheitsrisiken zu vermeiden, wobei den anzuwendenden Vorschriften des Unionsrechts und des nationalen Rechts zur Verwendung von Sprachen Rechnung zu tragen ist. Sie haben diese Studie zu veröffentlichen und deren Schlussfolgerungen der Agentur und der Kommission mitzuteilen.

c) Die Angabe der im Funkverkehr mit einer bestimmten Bodenfunkstelle verwendbaren Sprachen hat Teil der Luftfahrthandbücher (Aeronautical Information Publications) und anderer veröffentlichter Luftfahrtinformationen zu solchen Einrichtungen zu sein. **SERA.14020Buchstabieren im Sprechfunkverkehr** Im Sprechfunkverkehr ist für das Buchstabieren von Eigennamen, Abkürzungen und Wörtern, deren Schreibung unklar ist, das Buchstabieralphabet in Tabelle S14-2[49] zu verwenden.

SERA.14035

Übermitteln von Zahlen[50] im Sprechfunkverkehr

SERA.14040

Aussprache[51] von Zahlen

SERA.14045

Verfahren der Übermittlung[52]

SERA.14095

Sprechfunkverfahren für Not- und Dringlichkeitsverkehr

a) Allgemeines
   1. Not- und Dringlichkeitsverkehr umfasst alle Meldungen im Sprechfunkverkehr, die sich auf Not- bzw. Dringlichkeitslagen beziehen. Not- und Dringlichkeitslagen sind wie folgt definiert:

      i) *Notlage*: ein Zustand, bei dem eine schwere und/oder unmittelbare Gefahr droht und sofortige Hilfe erforderlich ist.

      ii) *Dringlichkeitslage*: ein Zustand, der die Sicherheit eines Luftfahrzeugs oder anderen Fahrzeugs oder einer Person an Bord oder in Sicht betrifft, jedoch keine sofortige Hilfeerfordert.

[49] Wird von Vortragenenden erklärt.
[50] Wird von Vortragenenden erklärt.
[51] Wird von Vortragenenden erklärt.
[52] Wird von Vortragenenden erklärt.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. Das Sprechfunk-Notsignal ‚MAYDAY' und das Sprechfunk-Dringlichkeitssignal ‚PAN PAN' sind am Beginn der ersten Not- bzw. Dringlichkeitsmeldung zu verwenden. Am Beginn jeder nachfolgenden Meldung im Not- und Dringlichkeitsverkehr ist es zulässig, die Sprechfunk-Not- und Sprechfunk-Dringlichkeitssignale zu verwenden.
3. Der Absender von Mitteilungen an Luftfahrzeuge in einer Not- oder Dringlichkeitslage hat die Anzahl, den Umfang und den Inhalt solcher Meldungen auf das in dieser Lage erforderliche Mindestmaß zu beschränken.
4. Falls keine Bestätigung der Not- oder Dringlichkeitsmeldung durch die Flugverkehrsdienststelle erfolgt, die von dem Luftfahrzeug gerufen wurde, haben andere Flugverkehrsdienststellen Hilfe gemäß Buchstabe b Nummer 2 bzw. Nummer 3 zu leisten.
5. Not- und Dringlichkeitsverkehr ist normalerweise auf der Frequenz beizubehalten, auf der dieser Verkehr eingeleitet wurde, bis erachtet wird, dass eine bessere Unterstützung durch Übergabe des Verkehrs auf eine andere Frequenz geleistet werden kann.
6. Im Not- und Dringlichkeitsverkehr sind Sprechfunkübermittlungen im Allgemeinen langsam und deutlich vorzunehmen, wobei jedes Wort klar auszusprechen ist, um die Umschrift zu erleichtern.

[b) – c)]

d) Nach Artikel 4a dient die UKW-Notfrequenz (121,500 MHz) unter anderem folgenden Zwecken in echten Notsituationen:
(1) Bereitstellung eines freien Kanals zwischen Luftfahrzeugen, die sich in einer Notsituation befinden, und einer Bodenstelle, wenn die üblichen Kanäle für andere Luftfahrzeuge genutzt werden,
(2) Bereitstellung eines in der Regel nicht im internationalen Luftverkehr genutzten UKW-Kanals für die Kommunikation zwischen Luftfahrzeugen und Flugplätzen im Fall einer Notsituation,
(3) Bereitstellung eines gemeinsamen UKW-Kanals für die Kommunikation zwischen — zivilen oder militärischen — Luftfahrzeugen sowie zwischen solchen Luftfahrzeugen und bodengestützten Diensten, die an gemeinsamen Such- und Rettungseinsätzen beteiligt sind, bevor erforderlichenfalls auf die geeignete Frequenz gewechselt wird,
(4) Herstellung von Bord/Boden-Kommunikation mit Luftfahrzeugen, wenn der Ausfall der Bordausrüstung die Verwendung der üblichen Kanäle unmöglich macht,
(5) Bereitstellung eines Kanals für den Betrieb von Notsendern (Emergency Locator Transmitter, ELT) und für die Kommunikation zwischen Rettungsfahrzeugen und Luftfahrzeugen, die Such- und Rettungseinsätze durchführen,
(6) im Fall der Ansteuerung eines Zivilluftfahrzeugs die Bereitstellung eines gemeinsamen UKW-Kanals für die Kommunikation zwischen dem Zivilluftfahrzeug und dem ansteuernden Luftfahrzeug bzw. den die Ansteuerung leitenden Kontrollstellen sowie zwischen dem Zivilluftfahrzeug bzw. dem ansteuernden Luftfahrzeug und den Flugverkehrsdienststellen.

!!! ANLAGEN ZU SERA SIEHE AM ENDE DIESES SKRIPTUMS !!!

C) Luftverkehrsregeln 2014 – LVR 2014[53]

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. (1) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind anzuwenden auf

[53] Verordnung des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, mit der die Luftverkehrsregeln 2014 geändert werden; publiziert in BGBl. II Nr. 297/2014 idgF BGBl II 239/2025

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. alle Luftfahrzeuge innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, mit Ausnahme von Einsatzflügen (§ 145 LFG) und dem operationellen Luftverkehr im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA)
2. alle Luftfahrzeuge mit österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 LFG) außerhalb des Geltungsbereiches der SERA (§ 2), soweit keine abweichenden Vorschriften anzuwenden sind,
3. Flugmodelle (§ 24c LFG), unbemannte Luftfahrzeuge (§ 3 Abs. 1 Z 11), unbemannte Freiballone und selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät (§ 22 LFG), soweit dies in den einzelnen Bestimmungen festgelegt ist,
4. unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 (§ 24g LFG), wobei die für Zivilluftfahrzeuge geltenden Bestimmungen anzuwenden sind, sofern in den einzelnen Bestimmungen keine Sonderregelungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 festgelegt sind,
5. von der zuständigen Militärflugleitung genehmigte Ein-, Aus- und Durchflüge von Zivilluftfahrzeugen durch militärisch reservierte Bereiche und
6. Militärluftfahrzeuge im militärisch operationellen Flugverkehr im Sinne des § 145a LFG nach Maßgabe der Sonderbestimmungen des Teils 11.

Begriffsbestimmungen

§ 3. (1) Im Sinne dieser Verordnung bedeuten die Begriffe:

1. a) **Ambulanz- und Rettungsflüge**: Ambulanz- und Rettungsflüge im Sinne des § 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV 1985), BGBl. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge

   b) **Suchflüge**: Suchflüge des Such- und Rettungsdienstes einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge

   c) **Evakuierungsflüge**: Bergung von Menschen aus unmittelbar drohenden Gefahren in Unglücks- und Katastrophenfällen einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge

2. **Flugplatzbetriebsleiter**: Vom Zivilflugplatzhalter bestellte Person, welche für die reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sowie für die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvor-schriften und behördlichen Anordnungen zu sorgen hat (§ 4 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung 2024, BGBl. II Nr. 397/2023 in der jeweils geltenden Fassung)

2a. **Flugverkehrsdienststelle**: Flugsicherungsstellen (§ 120 LFG) der Austro Control GmbH, soweit sie Flugverkehrsdienste ausüben.

3. **Militärflugleitung**: Ortsfeste oder mobile militärische Dienststelle zur sicheren und geordneten Abwicklung des Flugverkehrs in militärisch reservierten Bereichen unter sinngemäßer Umsetzung der Aufgaben der Flugsicherung gemäß § 119 LFG und Anwendung militärischer Verfahren

4. **Militärisch reservierte Bereiche:** Die gemäß § 121 LFG zur zeitweiligen militärischen Nutzung festgelegten, allseits begrenzten Lufträume:

   a) **militärische Nahkontrollbezirke** (Military Terminal Control Area – MTMA) als Teile des unteren Kontrollbezirkes, die an Kreuzungspunkten mehrerer Flugstrecken in der Nähe von Militärflugplätzen festgelegt sind,

   b) **militärische Kontrollzonen** (Military Control Zone – MCTR) als kontrollierte Lufträume, die nach unten durch die Erdoberfläche und nach oben durch horizontale Flächen in bestimmten Höhen begrenzt sind,

   c) **militärische Flugplatzverkehrszonen** (Military Aerodrome Traffic Zone – MATZ) als Luft-räume, die um Militärflugplätze zum Schutze des Flugplatzverkehrs festgelegt sind und

   d) **militärische Trainingsgebiete** (Military Trainings Area – MTA) als Lufträume des unteren und oberen Kontrollbezirkes zur Durchführung von militärischen Trainingsflügen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

5. **Obere Staatsgrenze (Upper State Boundary-USB)**: jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, sondern nur aufgrund der Keplerschen Kraft zu bewegen vermögen.
6. **Schleppflug**: Flüge, bei denen ein Luftfahrzeug (Schleppluftfahrzeug) andere Luftfahrzeuge (Segelflugzeuge) oder Schleppgegenstände (z.B. Werbebanner oder Schleppsäcke) schleppt.
7. **SERA**[54] **(Standardised European Rules of the Air)**: Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrs-regeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S.1, zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2016/1185 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 hinsichtlich der Aktualisierung und Vervollständigung der gemeinsamen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung (SERA Teil C) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 730/2006 ABl. Nr. L 196 vom 21.7.2016 S. 3, einschließlich des Anhanges und der Anlagen
8. **SERA.XXXX**: Zitierung einer Bestimmung des Anhanges der SERA
9. **Tag**: der nicht unter den Begriff der Nacht im Sinne des Art. 2 Z 97 der SERA fallende Zeitraum.
10. **Temporäre Zivile Luftraumreservierung (TRA**[55]**)**: Lufträume der Klasse C oder D von definierter und in luftfahrtüblicher Weise kundgemachter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung, temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden.
11. **Unbemannte Luftfahrzeuge**: sowohl unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 (§ 24f LFG) als auch unbemannte Luftfahrzeuge bzw. unbemannte Luftfahrzeugsysteme im Sinne der unionsrechtlichen Regelungen
12. **Zustimmung**: eine freigabeähnliche Genehmigung für Flüge, auf die die Bestimmungen für Freigaben nicht anwendbar sind.

(2) Die in SERA enthaltenen Begriffsbestimmungen gelten als Begriffsbestimmungen im Sinne dieser Verordnung.

2. Abschnitt

Allgemeine Regeln

Verpflichtung zur Einhaltung der Anordnungen der Flugsicherung

§ 4. (1) Unbeschadet der Bestimmung SERA.2015[56] hat der Pilot den Anordnungen der Flugverkehrskontrollstellen und in militärisch reservierten Bereichen den Anordnungen der Militärflugleitungen Folge zu leisten.

(2) Der Pilot hat die in luftfahrtüblicher Form kundgemachten allgemeinen Flugsicherungsanordnungen (§ 120a LFG) einzuhalten.

Bordgewalt

§ 5. Alle Insassen eines Luftfahrzeuges haben den Anweisungen des verantwortlichen 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 solange und insoweit weiter, als dies zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit oder zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen erforderlich ist.

Generelle Zulässigkeit der Unterschreitung der Mindesthöhen

§ 6. (1) Die Unterschreitung der in SERA festgelegten Mindesthöhen ist zulässig, soweit dies notwendig ist:

---

[54] SERA ist in der jeweils aktuellen Version anzuwenden

[55] Timely reserved airspace

[56] Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs hat die endgültige Entscheidungsbefugnis bezüglich der das Luftfahrzeug betreffenden Dispositionen, während er für das Luftfahrzeug verantwortlich ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. bei Ambulanz- und Rettungsflügen
2. Such- und Rettungsflügen des Such- und Rettungsdienstes
3. Evakuierungsflügen
4.
5. auf Flugplätzen:
   a) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung
   b) bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen
6. im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung (§ 9 LFG) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen.
7. bei Flügen zur Hagelabwehr (§ 9)
8. bei Fallschirmabsprüngen.

(2) Hänge- und Paragleiter dürfen die in SERA.5005 lit. f Z 1 angegebene Mindesthöhe unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist. Beim Überfliegen von Personen, Gebäuden, öffentlichen Transportanlagen (Bahnen, Seilbahnen, Skiliften usw.) und von Freileitungen, ist jedenfalls ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten.

(3) Die in SERA.5005 lit. f Z 2 vorgeschriebene Mindestflughöhe von 500 ft über Grund darf beim **Hangsegeln** unterschritten werden, wenn weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden.

Bewilligung der Unterschreitung der Mindesthöhen für Flüge

§ 7. (1) Die zuständige Behörde kann auf Antrag des Piloten oder des Luftfahrzeughalters für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen Ausnahmen von den Bestimmungen der SERA über Mindestflughöhen (SERA.3105) bewilligen. Ausnahmen 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.

(2) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Wahrung öffentlicher Interessen erforderlich ist. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

(3) Brücken und ähnliche Bauwerke sowie verspannte Seile und Drähte dürfen ausgenommen in den Fällen des § 6 Abs. 1 Z 1, 2 und 3 nur mit einer Bewilligung gemäß Abs. 1 unterflogen werden.

Mindestflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln

§ 7a. Mindestflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln gemäß SERA.5015 lit. b sind von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Diese Mindestflughöhen gelten nicht für den militärisch operationellen Flugverkehr im Sinne des § 145a LFG.

Reiseflughöhe

§ 8. Die Bestimmungen der SERA über Reiseflughöhen für Flüge nach Sichtflugregeln sind auf Segelflüge und Freiballonfahrten nicht anzuwenden.

Kunstflüge

Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge, Hänge- und Paragleiter

§ 14a. (1) Wird mit einem Segelflugzeug, Hänge- oder Paragleiter in ein thermisches Aufwindgebiet eingeflogen, in dem sich bereits ein oder mehrere Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter befinden, so ist mit dem einfliegenden Segelflugzeug, Hänge- oder Paragleiter in derselben Richtung zu kreisen, wie mit den bereits in diesem Aufwindgebiet befindlichen Segelflugzeugen, Hänge- oder Paragleitern gekreist wird.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Einem im thermischen Aufwindgebiet kreisenden Hänge- bzw. Paragleiter oder Segelflugzeug ist auszuweichen.

(3) Jeder Pilot hat sich, insbesondere beim Hangsegelflug, vor Einleitung einer Kurve zu vergewissern, dass der Luftraum im geplanten Flugweg frei ist.

Wolkensegelflüge

§ 14b. (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 nach Instrumentenflugregeln gemäß SERA.5015 und mit Transponder gemäß § 30 zulässig.

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

§ 15. (1) Zivilluftfahrzeuge dürfen im Kunstflug nur nach Sichtflugregeln gemäß SERA.5005 durch-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 – innerhalb militärisch reservierter Bereiche die zuständige Militärflugleitung – zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes nicht gefährdet ist oder durch die Vorschreibung von Befristungen, Bedingungen und Auflagen sichergestellt ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungs-voraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(4) Kunstflüge sind verboten

1. über dichtbesiedeltem Gebiet,
2. über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen,
3. über Menschenansammlungen im Freien und
4. in einer Höhe von weniger als 1700 ft über Grund.

(5) Ausnahmen von Abs. 4 Z 3 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 den Kunstflug weder Luftfahrzeuge oder deren In-sassen 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 jeweiligen zuständigen Behörde zu erteilen. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

Formationsflüge

§ 16. Formationsflüge mit Zivilluftfahrzeugen gemäß SERA.3135 sind nur nach den Sichtflugregeln gemäß SERA.5005 zulässig.

Ausweichregeln für unbemannte Luftfahrzeuge

§ 18a. Beim Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge ist auf die weiteren Teilnehmer des Luftverkehrs zu achten. Unbemannte Luftfahrzeuge haben anderen Luftfahrzeugen stets auszuweichen, wobei unbemannte Luftfahrzeuge gegenüber allen anderen Luftfahrzeugen Nachrang haben.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Zivile Luftraumbeschränkungsgebiete

§ 19. Nach SERA.3145 werden Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete mit den im **Anhang B**[57] ersichtlichen (räumlichen und zeitlichen) Grenzen und den Bedingungen der jeweiligen Flugbeschränkungen festgelegt.

3. Abschnitt

Flugplan

Ergänzende Bestimmung zur Flugplanabgabe gemäß SERA.4001

§ 21. (1) Grenzüberschreitende Flüge mit zivilen Luftfahrzeugen nach Sichtflugregeln bei Tag im Luftraum der Klasse „G" und „E" sind von der Pflicht zur Abgabe eines Flugplanes unter folgenden Einschränkungen befreit: Für Einflüge in das Bundesgebiet ist dies bei Flügen mit kraftangetriebenen Zivilluftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschraubern und Tragschraubern nur mit einem im Flug aktivierten und gemäß § 30 Abs. 2 eingestellten Transponder Mode S zulässig.

(2) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann, sofern dies zur Wahrung öffentlicher Interessen erforderlich ist, im Einvernehmen mit der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Landesverteidigung mit Verordnung festlegen, dass für einen bestimmten Zeitraum die Ausnahmen gemäß Abs. 1 betreffend Einflüge ganz oder teilweise keine Anwendung finden. Diese Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise mittels NOTAM (§ 172a LFG) kundzumachen.

Flugplanabgabe, -schließung und Sonderregelungen bei Nachtflügen

§ 22. (1) Der Flugplan ist entweder persönlich, fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax oder in elektronischer Form abzugeben. Im Interesse der raschen Abwicklung des Luftverkehrs kann die Meldestelle für Flugverkehrsdienste die persönliche Flugplanabgabe anordnen. Wenn die Bodenfunkstelle des Abflugplatzes im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs zugestimmt hat, kann der Flugplan auch mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abgegeben werden.

(2) Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen kann der Flugplan abweichend zu Abs. 1 mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abgegeben werden, sobald ein Gebiet durchflogen wird, in dem diese hergestellt werden kann. Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen bei Nacht, für welche kein Flugplan vor dem Start abgeben wurde, muss ein Nachtsichtgerät mitgeführt und im Bedarfsfall verwendet werden. Die Pflicht zur Mitführung und Verwendung eines Nachtsichtgerätes entfällt, wenn die zuständige Leitstelle die bedarfsgerechte Steuerung der Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen per Fernschaltung übernimmt und der Pilot bzw. die Pilotin darüber hinreichende Gewissheit hat.

(3) Die Schließung des Flugplanes (Landemeldung) ist neben den in SERA.4020 lit. a genannten Möglichkeiten auch fernmündlich oder in elektronischer Form zulässig („Homebriefing").

4. Abschnitt

Ausnahmen Mindest-Sichtwetterbedingungen (Flugsicht)

Ausnahmen Mindest-Sichtwetterbedingungen im Luftraum G

§ 23. Sichtflüge innerhalb von Lufträumen der Klasse G in und unter einer Höhe von 900 m (3 000 ft) über dem mittleren Meeresspiegel oder 300 m (1000 ft) über Grund (die größere Höhe ist maßgebend), sind gemäß SERA.5001 lit. a und b auch bei einer Flugsicht von weniger als 5 km, jedoch

1. nicht unter 1500 m Flugsicht zulässig, wenn die Geschwindigkeit dieser Flüge 140 kt IAS oder weniger beträgt, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden oder
2. nicht unter 800 m Flugsicht zulässig, wenn der Flug mit einem Hubschrauber mit einer Geschwindigkeit durchgeführt wird, die es dem Piloten ermöglicht, andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

[57] Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird Anhang A nicht wiedergegeben. Nachgesehen werden kann er im BGBl II 297/2014.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht

§ 24. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht sind gemäß SERA.5005 lit c zulässig.

5. Abschnitt

Luftraumklassifizierung

§ 25. Nach dem 6. Abschnitt des Anhanges der SERA werden Lufträume mit den aus Anhang A[58][59] ersichtlichen räumlichen Grenzen festgelegt. Etwaige zeitliche Beschränkungen der Luftraumklassifizierung sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Jener Teil des Luftraumes in Österreich, der dauerhaft oder vorübergehend mit keiner anderen Luftraumklasse festgelegt ist, wird mit der Luftraumklasse G klassifiziert.

Festlegung von Flugverkehrsdiensten

§ 25a. (1) Auf Grundlage der Faktoren des Art. 3a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011, ABl. Nr. L 62 vom 8.3.2017, in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1771, ABl. Nr. L 228 vom 15.9.2023 S. 49, sind die Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg als kontrollierte Flugplätze zu betreiben und Flugverkehrsdienste durch die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu erbringen.

(2) Unbeschadet SERA.6001 lit. a Z 4 gelten Flughäfen außerhalb der Betriebszeiten als unkontrollierte Flugplätze, für die kein Flugplatzkontrolldienst zu erbringen ist.

6. Abschnitt

An- und Abflugverfahren, Flugfunk--Sprechfunkverbindung

An- und Abflugverfahren

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

Flugfunk-Sprechfunkverbindung

§ 27. (1) Die Verpflichtung zur Herstellung und Aufrechterhaltung einer Flugfunk-Sprechfunkverbindung im Sinne der SERA besteht gegenüber der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle oder Militärflugleitung.

(2) Ausgenommen von der Verpflichtung des Abs. 1 sind kontrollierte Flüge im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes – ausgenommen Instrumentenflüge und Flüge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung – wenn keine Sprechfunkmöglichkeit besteht und von der zuständigen Flugplatzkontrollstelle etwas anderes aufgetragen ist. Bei solchen Flügen hat der Pilot die Anweisungen zu beachten, die durch optische Signale und Zeichen (gem. dem 3. und 5. Abschnitt des Anhanges der SERA) gegeben werden.

Meldungen

§ 27a. Die in SERA.10001 lit. b vorgesehene „operations normal“ Meldung an die Flugverkehrsdienststelle darf unterlassen werden.

Ausfall der Flugfunk-Sprechfunkverbindung

§ 28. (1) Wenn ein Ausfall oder eine Störung der Flugfunk-Sprechfunkverbindung die Befolgung der Bestimmungen der SERA ausschließt, so hat der Pilot die jeweils anwendbaren Verfahren der folgenden Absätze einzuhalten, sofern von der Flugverkehrsdienststelle kein anderes Verfahren aufgetragen wurde.

[58] Kontrollierte Lufträume, Zonen mit Transponderpflicht und Zonen mit Funkkommunikationspflicht

[59] Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird Anhang A nur namentlich erwähnt. Inhalte können im BGBl. II 297/2014 nachgelesen werden.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

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

1. a) den Transponder auf Code 7600 zu stellen,
   b) den Flug in Sichtflug-Wetterbedingungen fortzusetzen,
   c) auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen und
   d) auf dem raschesten Weg seine Landung der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle zu melden, oder
2. wenn es angebracht erscheint, den Flug nach Instrumentenflugregeln nach untenstehendem Abs. 3 abzuschließen.

(3) Fällt die Flugfunk-Sprechfunkverbindung aus und sind Instrumentenflug-Wetterbedingungen ge-geben oder hält der Pilot eines Fluges nach Instrumentenflugregeln es für unangebracht den Flug nach den Bedingungen des Abs. 2 Z 1 abzuschließen, so hat der Pilot in Lufträumen in denen Flugverkehrs-kontrolle mit Radar ausgeübt wird, nach folgenden Bestimmungen vorzugehen:

1. Der Transponder ist auf Code 7600 zu stellen.
2. Die zuletzt zugewiesene Flughöhe und Geschwindigkeit, oder, wenn die Mindestflughöhe höher als die zuletzt freigegebene Flughöhe ist dann diese, ist für sieben Minuten beizubehalten. Die sieben Minuten beginnen
   a) zum Zeitpunkt des Erreichens der letzten freigegebenen Flughöhe oder Mindestflughöhe,
   b) zum Zeitpunkt an dem der Transponder auf Code 7600 gestellt wurde oder
   c) zum Zeitpunkt der unterbliebenen Meldung eines Pflichtmeldepunktes,

   was auch immer der spätere Zeitpunkt ist.
3. Flughöhe und Geschwindigkeit sind dabei gemäß dem bei den Flugverkehrsdienststellen eingereichten Flugplan einzuhalten.
4. Wenn der Flug radargeführt wird oder sich auf einem seitlich versetzten Parallelkurs unter Aus-nutzung von RNAV ohne festgelegte Freigabegrenze befindet, ist der Flug spätestens zum nächsten Wegpunkt in die Flugstrecke laut geltendem Flugplan zu führen. Es muss dabei die Mindest-flughöhe beachtet werden. In Bezug auf die zu befliegende Strecke oder den Beginn des Sinkfluges zum Zwecke der Landung auf einem Flughafen, ist der geltende Flugplan heranzuziehen.
5. Der Flug ist nach dem geltenden Flugplan bis zu der zur Verwendung vorgesehenen Funknavigationshilfe oder dem vorgesehenen Wegpunkt fortzusetzen, die bzw. der als Anflughilfe für den Zielflugplatz dient; erfolgt die Ankunft über dieser Funknavigationshilfe oder dem Wegpunkt vor dem in Z 6 bezeichneten Zeitpunkt, so sind bis zu diesem Zeitpunkt Warteschleifen in der Warterunde der bezeichneten Funknavigationshilfe oder dem Wegpunkt zu fliegen.
6. Der Sinkflug von der in Z 5 bezeichneten Funknavigationshilfe oder den Wegpunkt ist möglichst genau zu dem vom Piloten zuletzt empfangenen und bestätigten Anflugzeitpunkt zu beginnen.
7. Wenn ein Anflugzeitpunkt nicht empfangen oder bestätigt wurde, so ist der Sinkflug zum Zeit-punkt der voraussichtlichen Ankunftszeit, oder so nah als möglich zur voraussichtlichen Ankunftszeit zu beginnen. Die voraussichtliche Ankunftszeit wird dem geltenden Flugplan entnommen.
8. Es ist das für die betreffende Funknavigationshilfe oder den Wegpunkt festgelegte Instrumenten-Anflugverfahren auszuführen.
9. Nach Möglichkeit ist innerhalb von 30 Minuten nach der voraussichtlichen Ankunftszeit, laut geltendem Flugplan, oder dem zuletzt erhaltenen und bestätigten Anflugzeitpunkt, welche dieser Zeiten auch immer die spätere ist, zu landen.
10. Falls eine Landung nicht möglich ist, ist zu einem Ausweichflugplatz, allenfalls zu dem im Flug-plan angegebenen, zu fliegen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(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 Flugfunk-Sprechfunkverbindung ausgefallen ist, sich nach den Bestimmungen der Abs. 2 oder 3 verhält, wenn nicht

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

7. Abschnitt

Transponder

§ 30. (1) Unbeschadet SERA.6005 lit. b und SERA.13001 ist der Betrieb von Zivilluftfahrzeugen in folgenden Lufträumen nur mit einem betriebsfähigen Transponder Mode S mit Druckhöhenübermittlung zulässig:

1. in den in Anhang A Teil 4 angeführten Zonen mit Transponderpflicht (TMZ),
2. in Lufträumen der Klasse C und D,
3. in Lufträumen der Klasse E, wobei dies für Flüge bei Tag nur für kraftangetriebene Zivilluftfahrzeuge schwerer als Luft mit starren Tragflächen, Hubschrauber und Tragschrauber gilt, und
4. im Luftraum der Klasse G für Flüge bei Nacht.

(2) An den Transpondern gemäß Abs. 1 ist, soweit von einer Flugverkehrsdienststelle nicht anders aufgetragen, unaufgefordert der Code 7000 inklusiver automatischer Druckhöhenübermittlung einzustellen.

(3) Innerhalb von Kontrollzonen (CTR) bzw. militärischen Kontrollzonen (MCTR) und militärischen Flugplatzverkehrszonen (MATZ) können Ausnahmen von der Transponderpflicht durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle bzw. Militärflugleitung gewährt werden.

8. Abschnitt

Luftraumreservierung

Temporäre zivile Luftraumreservierung

§ 31. (1) Als temporäre zivile Luftraumreservierung gelten die Lufträume der Klasse C oder D von definierter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung, temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden. Die vertikale und horizontale Ausdehnung sowie die Benutzungsbedingungen sind nach §120a LFG von der Austro Control GmbH anzuordnen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(2) Unbeschadet Abs. 1 und § 3 Z 10 kann in Ausnahmefällen eine temporäre zivile Luftraumreservierung auf den Luftraum der Klasse E erstreckt werden, wenn dies aufgrund der von der zuständigen Behörde durchzuführenden Sicherheitsbewertung für die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Anmeldung einer solchen temporären zivilen Luftraumreservierung muss so zeitgerecht erfolgen, dass die Verlautbarung der Aktivierung mittels NOTAM (§ 172a LFG) möglich ist.

9. Abschnitt

Zivile Übungs- und Erprobungsflüge

Übungsflüge

§ 32. (1) Übungsflüge sind Flüge, bei denen Zivilluftfahrzeuge ohne einen befugten Zivilfluglehrer am Doppelsteuer von Personen im Fluge geführt werden, die nicht Inhaber der nach der ZLPV 2006 für diese Tätigkeit vorgesehenen gültigen Zivilluftfahrerscheine oder Berechtigungen sind.

(2) Übungsflüge um Zivilflugplätze dürfen nur innerhalb folgender Luftraumgrenzen durchgeführt werden:

1. nach unten: Erdoberfläche
2. nach oben: Flugfläche 195

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

3. seitlich: lotrechte Zylindermantelflächen mit Radien von 8 km – bezogen auf den jeweiligen Flugplatzbezugspunkt.

Übungsflüge in diesen Bereichen sind nur im Betriebszeitraum des jeweiligen Zivilflugplatzes zulässig und dürfen nur mit jenen Arten von Zivilluftfahrzeugen durchgeführt werden, für welche der betreffende Zivilflugplatz genehmigt ist."

(3) Innerhalb kontrollierter Lufträume sind Übungsflüge nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle – innerhalb militärisch reservierter Bereiche die zuständige Militärflugleitung – zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes nicht gefährdet ist oder durch die Vorschreibung von Befristungen, Bedingungen und Auflagen sichergestellt ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

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

(5) Werden in einem Übungsbereich gemäß Abs. 2 mehrere Übungsflüge gleichzeitig durchgeführt, so ist durch Vereinbarung aller beteiligten Piloten und der beaufsichtigenden Fluglehrer für eine sichere Durchführung aller Flüge zu sorgen.

(6) Fluggäste dürfen bei Übungsflügen nicht mitgenommen werden.

(7) Von Militärflugplätzen dürfen Übungsflüge bei Vorliegen einer Genehmigung gemäß § 62 LFG unter Anwendung der Absätze 2 bis 6 durchgeführt werden.

Kundmachung von Tiefflugstrecken und Tieffluggebieten

§ 41. Tiefflugstrecken und Tiefflugebiete können durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden.

12. Abschnitt

Militärisch reservierte Bereiche und militärische Luftraumbeschränkungen

Festlegung militärisch reservierter Bereiche

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

1. die militärischen Nahkontrollbezirke Tulln 1 bis 3 (MTMA Tulln 1 bis 3),
2. die militärischen Nahkontrollbezirke Zeltweg 1 bis 5 (MTMA Zeltweg 1 bis 5),
3. die militärischen Kontrollzonen Tulln (MCTR Tulln) und Zeltweg (MCTR Zeltweg),
4. die militärischen Flugplatzverkehrszonen Aigen (MATZ Aigen) und Wiener Neustadt 1 (MATZ Wiener Neustadt 1),
5. die militärische Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt 2 (MATZ Wiener Neustadt 2) sowie
6. die militärischen Trainingsgebiete (MTA).

(2) Die zeitliche militärische Nutzung der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 1 bis 4 entspricht den Betriebszeiten der zuständigen Militärflugleitung. Normbetriebszeiten sind vorab, davon abweichende Betriebszeiten so schnell als möglich in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(3) Die Übergabe zur zeitlich militärischen Nutzung und Rückgabe der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 5 und 6 ist zwischen den Flugverkehrskontrollstellen und Militärflugleitungen zu koordinieren. Die näheren Bestimmungen sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen.

Art der Luftraumreservierung

§43 (1) In militärisch reservierten Bereichen werden aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt den verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen für den Ein-, Aus- oder Durchflug dieser reservierten Bereiche durch örtlich zuständige Militärflugleitungen (§ 3 Abs. 1 Z 4) Anweisungen oder Informationen erteilt.Nähere Bedingungen

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen. Die für die militärischen Trainingsgebiete zuständige Militärflugleitung ist, sofern im Anhang C im Einzelnen nicht anderes bestimmt ist, die Militärische Kontrollzentrale (Military Control Center – MCC).

(2) In militärisch reservierten Bereichen ist der Ein-, Aus- und Durchflug mit Zivilluftfahrzeugen unter Beachtung von SERA nur nach Freigabe durch die zuständige Militärflugleitung zulässig, sofern auf-grund der Luftraumklassifizierung eine Freigabepflicht besteht.

(2a) Für Flüge gemäß § 3 Abs. 1 sowie für Flüge zur Brandbekämpfung können Freigaben für Sonderflüge nach Sichtflugregeln zu den in SERA.5010 festgelegten Bedingungen erteilt werden.

(3) Für Flüge nach Sichtflugregeln ist unmittelbar vor einem Einflug in einen Bereich gemäß § 42 Z 1 bis 5, sofern aufgrund der jeweiligen Luftraumklassifizierung eine Freigabe erforderlich ist, außerhalb der Normbetriebszeiten der örtlich zuständigen Militärflugleitung jedenfalls die Information einzuholen, ob die örtlich zuständige Militärflugleitung im Dienst ist.

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

Klassifizierung militärisch reservierter Bereiche

§ 44. (1) Die militärisch reservierten Bereiche gemäß § 42 Abs. 1 Z 1 und Z 3 bis 5 sind der Luftraumklasse D gemäß SERA.6001 zugeordnet. Die militärisch reservierten Bereiche gemäß § 42 Abs. 1 Z 2 sind den Luftraumklassen D und E gemäß SERA.6001 zugeordnet. Die Luftraumklassifizierung der militärischen Trainingsgebiete gemäß § 42 Abs. 1 Z 6 bleibt, sofern im Folgenden nicht anderes bestimmt ist, auch während einer zeitlichen militärischen Nutzung unverändert.

(2) Innerhalb militärisch reservierter Bereiche kann definierten Teilen für eine zeitlich beschränkte Nutzung die Luftraumklasse G zugewiesen werden. Die Aktivierung und Deaktivierung dieser Bereiche erfolgt durch die zuständige Militärflugleitung. Solche Bereiche und ihre Nutzungsbedingungen sind auf luftfahrtübliche Weise kundzumachen.

Militärische Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete

§ 45. (1) Nach § 4 Abs. 1 Z 2 LFG werden militärische Flugbeschränkungsgebiete mit den aus Anhang D[60] ersichtlichen räumlichen und zeitlichen Grenzen festgelegt.

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

Ad 8 Grenzüberflugsverordnung[61]

Einflug, Ausflug und landungsloser Überflug ausländischer Privatluftfahrzeuge im nichtgewerbsmäßigen Verkehr

§ 1. (1) Für den Einflug, den Ausflug und den landungslosen Überflug eines ausländischen Privatluftfahrzeuges (Art. 3 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949) im nichtgewerbsmäßigen Verkehr ist eine Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich, wenn der Staat, in dem das Luftfahrzeug registriert ist, nicht Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist. Als nichtgewerbsmäßig gilt auch eine Landung, die bei einem gewerbsmäßigen Flug lediglich aus betriebstechnischen Gründen, zum Beispiel zur Aufnahme von Treibstoff, erfolgt.

Ad 9 Flugfelder-Grenzüberflugsverordnung[62] - F-GÜV 2013

[60] Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird Anhang D nur an dieser Stelle erwähnt. Der Inhalt kann in BGBl. II 297/2014 nachgelesen werden.

[61] Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 29. Mai 1987 betreffend das Überfliegen der Bundesgrenze (Grenzüberflugsverordnung – GÜV), BGBl Nr 249/1987 idF BGBl. II Nr.43/2014 vom 04.03.2014

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Anwendungsbereich

§ 1. Diese Verordnung regelt die Zulässigkeit der Durchführung von Ein- und Ausflügen nach bzw. von auf österreichischem Bundesgebiet befindlichen Flugfeldern von bzw. nach Staaten, die nicht der Europäischen Union angehören, sowie von bzw. nach Staaten, die zwar der Europäischen Union angehören, jedoch nicht Vertragsstaaten gemäß § 1 Abs. 6 des Grenzkontrollgesetzes, BGBl. Nr. 435/1996 sind.

Bedingungen für die Zulässigkeit des Ein- und Ausfluges

§ 2. (1) Ein- und Ausflüge von bzw. nach den in § 1 genannten Staaten sind unter Bedachtnahme auf die zoll- und grenzkontrollrechtlichen Vorschriften nach bzw. von den Flugfeldern Feldkirchen-Ossiacher See, Ferlach-Glainach, Fürstenfeld, Gmunden, Goldeck Talstation, Hohenems-Dornbirn, Hubschrauber flugplatz Glock Ferlach, Kapfenberg, Krems-Langenlois, Leoben-Timmersdorf, Lienz-Nikolsdorf, Hub schrauberflugplatz Ludesch, Niederöblarn, Pinkafeld, Punitz-Güssing, Ried-Kirchheim, St. Johann/Tirol, Scharnstein, Schärding-Suben, Trieben, Vöslau, Wels, Wiener Neustadt/Ost, Hubschrauberflugplatz Wu cher Zürs – Lech am Arlberg, Zell am See und Hubschrauberflugplatz Zwatzhof, zulässig.

(2) Ein- und Ausflüge von bzw nach den in § 1 genannten Staaten nach bzw. von auf österreichischem Bundesgebiet befindlichen Flugfeldern, die nicht in Abs. 1 angeführt sind, sind vorbehaltlich weiterer zoll- und grenzkontrollrechtlicher Vorschriften nur mit einer Bewilligung der Austro Control GmbH gemäß § 3 Abs. 1 lit a Grenzüberflugsverordnung (GÜV), BGBl. Nr. 249/1987, in der jeweils geltenden Fassung, zulässig.

Pflicht zur Datenübermittlung und Aufbewahrung

§ 3. (1) Der verantwortliche Pilot hat dem Halter des betreffenden Flugfeldes, sofern nicht in Abs. 2 etwas anderes bestimmt ist, bei Einflügen von den in § 1 genannten Staaten spätestens vor dem Abflug, bei Ausflügen nach den in § 1 genannten Staaten spätestens eine Stunde vor dem Abflug, folgende Daten zu übermitteln:

1. das Kennzeichen und die Type des Luftfahrzeuges,
2. den unmittelbar vor dem Einflug in das österreichische Bundesgebiet benützten bzw. den unmittelbar nach dem Ausflug aus demselben zur Landung vorgesehenen Flugplatz,
3. das zur Landung im österreichischen Bundesgebiet vorgesehene Flugfeld
4. die voraussichtliche Lande- bzw. Abflugzeit,
5. die Namen, die Geburtsdaten und die Staatsangehörigkeit des verantwortlichen Piloten und der Passagiere.

(4) Die Vorschriften über den Flugplan in den Luftverkehrsregeln 2010, BGBl. II Nr. 80/2010 in der jeweils geltenden Fassung, bleiben unberührt.

(5) Die Vorschriften über den Flugplan in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S.1, berichtigt in ABl. Nr. L 145 vom 31.05.2013 S.38 und zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2016/1185, ABl. Nr. L 196 vom 21.7.2016 S. 3 und in den Luftverkehrsregeln 2014, BGBl. II Nr. 297/2014 in der jeweils geltenden Fassung, bleiben unberührt.

---

[62] Flugfelder-Grenzüberflugsverordnung 2013 - F-GÜV 2013, BGBl Nr 302/2017 idgF BGBl II 238/2025 vom 11.11.2025

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Ad 10 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 - ZLLV 2010[63]

1. Teil

Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. (1) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit in den §§ 58 bis 61 und in Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist,

1. für Zivilluftfahrzeuge (§ 11 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes - LFG, BGBl. Nr. 253/1957, in der jeweils geltenden Fassung), österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 Abs. 1 LFG) einschließlich ihrer Ausrüstung,
2. für Zivilluftfahrzeuge, die in keinem Luftfahrzeugregister eingetragen sind und in Österreich verwendet werden, einschließlich ihrer Ausrüstung und
3. für ziviles Luftfahrtgerät (§ 5), das außerhalb von Zivilluftfahrzeugen oder in Zivilluftfahrzeugen gemäß Z 1 und 2 verwendet wird, soweit dies in den einzelnen Bestimmungen festgelegt ist.

(2) Für nicht in Österreich registrierte Zivilluftfahrzeuge einschließlich ihrer Ausrüstung, die in Österreich verwendet werden, gelten die §§ 58 Abs. 1, 3 sinngemäß, 4 und 6 sowie 78 und 79.

(3) Für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter, die in Österreich verwendet werden, sowie in Österreich registrierte motorisierte Hänge- und Paragleiter sind nur § 4 und die Sonderbestimmungen gemäß dem 7. Teil sowie die §§ 78 bis 82 anzuwenden.

Verwendung von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät

§ 2. (1) Luftfahrzeuge können auf Grund ihrer Bauart und Ausrüstung für folgende Verwendungsarten betrieben werden:

1. Beförderung von Personen und Sachen im gewerblichen Luftverkehr:
   a) Einsatz im Rahmen von Luftfahrtunternehmen im Sinne des § 102 Abs. 2 LFG oder
   b) Einsatz im Rahmen von Luftbeförderungsunternehmen im Sinne des § 102 Abs. 1 LFG;
2. Gewerbsmäßige Vermietung (Vermietung durch Vermietungsunternehmen im Sinne des § 116 LFG);
3. Zivilluftfahrerausbildung (Ausbildung durch Zivilluftfahrerschulen);
4. Allgemeine Luftfahrt (Verwendung in der allgemeinen Luftfahrt).

(2) Für Luftfahrzeuge können auf Grund ihrer Bauart und Ausrüstung auf Antrag folgende Einsatzarten bescheinigt werden:

1. Flüge zur Frachtbeförderung;
2. Kunstflüge;
3. Grundschulungsflüge;
4. Ambulanz- und/oder Rettungsflüge;
5. Arbeitsflüge;
6. Außenlast-Frachttransporte;
7. Außenlast-Personentransporte;
8. Flüge für sonstige Einsätze (zB Fallschirmspringerabsetzflüge).

(3) Grundschulungsflüge sind Flüge, bei denen ein zur selbständigen Führung oder Bedienung von Luftfahrzeugen der betreffenden Art im Fluge nicht berechtigter Flugschüler das Luftfahrzeug unter Aufsicht eines befugten Zivilfluglehrers im Fluge führt.

[63] Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Zivilluftfahrzeuge und ziviles Luftfahrtgerät (Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010- ZLLV 2010), BGBl II Nr 143/2010, geändert durch BGBl. II Nr. 470/2013

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(4) Arbeitsflüge sind Flüge, deren Zweck nicht in der Durchführung des Fluges selbst oder in einer Beförderung besteht. Dazu zählen insbesondere Streu- oder Sprühflüge, Schädlingsbekämpfungsflüge, Flüge zum Abwerfen von Sachen, Foto-, Film- und Vermessungsflüge sowie Schleppflüge.

(5) Die Bescheinigung der Einsatzart „Kunstflüge“ darf, unbeschadet der flugbetrieblichen Erfordernisse, für ein Luftfahrzeug nur dann erfolgen, wenn im Musterkennblatt die Lufttüchtigkeitskategorie „Akrobatik“ bescheinigt ist. Für Luftfahrzeuge, die gemäß anderen Lufttüchtigkeitskategorien Kunstflugfiguren durchführen dürfen, ist keine gesonderte Bescheinigung der Einsatzart „Kunstflüge“ erforderlich.

(6) Für Luftfahrzeuge können auf Grund ihrer Bauart und Ausrüstung auf Antrag folgende Navigationsarten bescheinigt werden:

1. Flüge nach Sichtflugregeln bei Tag;
2. Flüge nach Instrumentenflugregeln bei Tag;
3. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht;
4. Flüge nach Instrumentenflugregeln bei Nacht;
5. sonstige Berechtigungen oder Einschränkungen (zB RNAV, Cat II, RVSM, Sichtflüge bei Nacht im Flugplatzbereich).

(7) Die Mindesterfordernisse hinsichtlich der technischen und flugbetrieblichen Ausrüstung für die einzelnen Verwendungs-, Einsatz- und Navigationsarten haben sich nach den international anwendbaren Bauvorschriften und den in der Anlage D festgelegten Erfordernissen zu richten.

(8) Die technische Eignung des Luftfahrzeuges für die jeweilige Einsatz- und Navigationsart ist von der zuständigen Behörde nach dem Muster 5 der Anlage A zu bescheinigen (Verwendungsbescheinigung).

(9) Von den Abs. 1 bis 8 unberührt bleiben gemäß anderen Vorschriften festgelegte Betriebserfordernisse, Betriebseinschränkungen oder zusätzliche Bewilligungserfordernisse.

Zulässige Verwendung

§ 3. (1) Ein Luftfahrzeug darf, unbeschadet Abs. 2 und 4, nur nach Maßgabe der als zulässig bescheinigten Einsatz- und Navigationsarten (§ 2 Abs. 2 und 6) sowie der festgelegten Betriebserfordernisse und Betriebsbeschränkungen (§ 2 Abs. 9) betrieben werden. Luftfahrtgerät (§ 5) darf nur verwendet oder in ein Luftfahrzeug eingebaut werden, wenn seine Betriebstüchtigkeit gemäß § 30 Abs. 6 bis 9 festgestellt und bescheinigt worden ist.

(2) Ein Luftfahrzeug darf für die in der Verwendungsbescheinigung eingetragenen Einsatz- und Navigationsarten nicht verwendet werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Betriebssicherheit für diese Verwendungen nicht oder nicht mehr gegeben ist.

(5) Der Luftfahrzeughalter (§ 13 LFG) ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich und hat dafür zu sorgen, dass

1. sich das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet,
2. die für den beabsichtigten Betrieb erforderliche Betriebs- und Notausrüstung korrekt eingebaut und betriebsbereit ist,
3. die nicht erforderliche und nicht betriebsbereite Ausrüstung entsprechend deutlich gekennzeichnet ist,
4. das Lufttüchtigkeitszeugnis bzw. das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis oder das Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis seine Gültigkeit behält und
5. die Instandhaltung des Luftfahrzeuges in Übereinstimmung mit dem gemäß § 48 Abs. 2 genehmigten Instandhaltungsprogramm durchgeführt wird.

(6) Der Luftfahrzeughalter kann die ihm gemäß Abs. 5 obliegenden Verpflichtungen mit Vertrag einem gemäß § 57 genehmigten Betrieb übertragen. In diesem Fall hat der Luftfahrzeughalter die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß § 55 dem von ihm beauftragten Betrieb zu übergeben.

Arten von Luftfahrzeugen

§ 4. Arten von Luftfahrzeugen im Sinne dieser Verordnung sind:

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. Luftfahrzeuge schwerer als Luft, mit eigenem Antrieb, und zwar
   a) Flugzeuge,
   b) Hubschrauber,
   c) eigenstartfähige Motorsegler,
   d) Ultraleichtflugzeuge (Flugzeuge und Hubschrauber gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, sowie Motorgleitschirme gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit einer höchstzulässigen Leermasse (Masse einschließlich Gurtzeug und Rettungssystem) von mehr als 120 kg, und Tragschrauber gemäß Anhang II lit. f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008),
   e) motorisierte Hängegleiter (Luftfahrzeuge, bei denen an einem Hängegleiter eine nicht dauerhaft mit dem Luftfahrzeug verbundene Antriebseinheit eingesetzt wird, die ohne Antriebseinheit jedoch als Hängegleiter verwendbar bleiben und eine höchstzulässige Leermasse (Masse einschließlich Gurtzeug und Rettungssystem) von nicht mehr als 120 kg aufweisen),
   f) motorisierte Paragleiter (Motorgleitschirme gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, bei denen an einem Paragleiter eine nicht dauerhaft mit dem Luftfahrzeug verbundene Antriebseinheit eingesetzt wird, die ohne Antriebseinheit jedoch als Paragleiter verwendbar bleiben und eine höchstzulässige Leermasse (Masse einschließlich Gurtzeug und Rettungssystem) von nicht mehr als 120 kg aufweisen) und
   g) sonstige;
2. Luftfahrzeuge schwerer als Luft, vorwiegend ohne eigenen Antrieb, und zwar
   a) Segelflugzeuge einschließlich nicht eigenstartfähiger Motorsegler,
   b) Fallschirme (Luftfahrzeuge bestehend aus Hauptfallschirm, Reservefallschirm, Gurtzeug und allenfalls Öffnungsautomat),
   c) Hängegleiter (nicht-kraftangetriebenes fußstartfähige Luftfahrzeug, bestehend aus einer aus starren und/oder nicht-starren Teilen bestehenden Tragfläche, Gurtzeug und Rettungssystem und mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Falle von einsitzigen und 100 kg im Falle von zweisitzigen Luftfahrzeugen),
   d) Paragleiter (nicht-kraftangetriebene, fußstartfähige Luftfahrzeuge bestehend aus einer nicht-starren Tragfläche, Gurtzeug und Rettungssystem und mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Falle von einsitzigen und 100 kg im Falle von zweisitzigen Luftfahrzeugen) und
   e) sonstige;
3. Luftfahrzeuge leichter als Luft, mit eigenem Antrieb, und zwar
   a) Luftschiffe:
      aa) Gas-Luftschiffe,
      bb) Heißluft-Luftschiffe
      sowie
   b) sonstige;
4. Luftfahrzeuge leichter als Luft, ohne eigenen Antrieb, und zwar
   a) Freiballone:
      aa) Gas-Ballone (Luftfahrzeuge bestehend aus einer Hülle und einem Korb),
      bb) Heißluft-Ballone (Luftfahrzeuge bestehend aus einer Hülle sowie einem Korb und Brenner)
      sowie
   b) sonstige.
5. unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 gem. § 24g LFG.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. Teil

EINTRAGUNG UND KENNZEICHNUNG

A. Eintragung von Luftfahrzeugen

Luftfahrzeugregister

§ 6. (1) Die zuständige Behörde[64] hat das Luftfahrzeugregister (§ 16 LFG) in übersichtlicher Form zu führen.

(2) In das Luftfahrzeugregister sind für jedes Luftfahrzeug folgende Angaben einzutragen:

1. die Ordnungszahl,
2. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen,
3. der Hersteller,
4. die Herstellerbezeichnung,
5. die Seriennummer,
6. Name und Anschrift des Luftfahrzeughalters und
7. die höchstzulässige Abflugmasse.

Eintragungsschein

§ 8. Über die Eintragung eines Luftfahrzeuges in das Luftfahrzeugregister ist dem Antragsteller eine Bescheinigung nach dem Muster 1 der Anlage A auszustellen (Eintragungsschein).

B. Kennzeichnung von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät

Kennzeichnungsverpflichtungen

§ 11. (1) Im Luftfahrzeugregister eingetragene oder im Rahmen von Erprobungs- oder Prüfflügen sowie auf Grund einer Zwischenbewilligung (§ 20 LFG) zum Zwecke der Ausfuhr eines Luftfahrzeuges aus Österreich verwendete Luftfahrzeuge müssen gemäß den §§ 12 bis 22 gekennzeichnet sein.

(2) Fesselballone und Drachen, deren Leermasse ohne Haltevorrichtung 7,5 kg übersteigt, sowie anderes selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät müssen an sichtbarer Stelle den Namen und die Anschrift des Eigentümers in dauerhafter und feuerfester Beschriftung führen.

Umfang der Kennzeichnung

§ 12. Die Kennzeichnung umfasst

1. die Anbringung des Kennzeichens (§§ 15 bis 21) und
2. bei Luftfahrzeugen schwerer als Luft mit eigenem Antrieb und Luftfahrzeugen leichter als Luft mit eigenem Antrieb sowie Freiballonen die Anbringung des Erkennungs-schildes (§ 22).

Bestandteile des Kennzeichens

§ 13. (1) Das Kennzeichen hat aus dem Staatszugehörigkeitszeichen „OE“ und dem Eintragungszeichen zu bestehen.

(2) Das Eintragungszeichen besteht

[64] Für Motorflugzeuge und Drehflügler ist die Austro Control, für alle anderen Gruppen von Luftfahrzeugen der Aeroclub zuständige Behörde

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. bei Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtluftfahrzeugen aus einer vierstelligen Zifferngruppe,
2. bei anderen eintragungspflichtigen Luftfahrzeugen aus einer dreistelligen Buchstabengruppe.

(3) Das Eintragungszeichen muss vom Staatszugehörigkeitszeichen durch einen Bindestrich getrennt sein.

(4) Die Schriftzeichen des Kennzeichens sind, ausgenommen bei Freiballonen, nebeneinander anzubringen.

Führung des Kennzeichens an Luftfahrzeugen schwerer als Luft

§ 15. (1) An Luftfahrzeugen schwerer als Luft muss das Kennzeichen angebracht sein

1. a) am Rumpf oder
   b) an den dem Rumpf entsprechenden Bauteilen oder
   c) an den am Rumpf angebrachten Motorgondeln oder
   d) auf dem Seitenleitwerk

und gegebenenfalls

2. auf der Tragfläche.

Erkennungsschild

§ 22. (1) Das Erkennungsschild muss eine rechteckige Form sowie ein Flächenausmaß von mindestens 2,5 cm x 10 cm aufweisen und aus feuerfestem, nicht korrodierendem Metall bestehen, wenn das Kennzeichen nicht in der gemäß Abs. 4 erforderlichen Kennzeichnung enthalten ist.

(2) In das Erkennungsschild muss das Kennzeichen des Luftfahrzeuges mindestens 0,1 cm tief und mindestens 1,5 cm hoch haltbar eingraviert sein. Es ist in deutlich lesbarem Zustand zu erhalten.

(3) Das Erkennungsschild muss möglichst unlösbar angebracht sein.

(4) Die sonstigen in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, ABl. Nr. L 224 vom 21.8.2012 S. 1, enthaltenen Anforderungen für die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen bzw. für die Kennzeichnung von Luftfahrtgerät (Teil 21, Abschnitt Q, der Verordnung (EU) Nr. 748/2012) sind anzuwenden.

C. Führung der Farben und des Wappens der Republik Österreich

Allgemeines

§ 23. (1) Im Luftfahrzeugregister eingetragene Luftfahrzeuge, die im Fluge verwendet werden, müssen die Farben der Republik Österreich führen.

Führung der Farben der Republik Österreich an Luftfahrzeugen schwerer als Luft

§ 24. (1) An Luftfahrzeugen schwerer als Luft, die das Kennzeichen am Rumpf oder auf den dem Rumpf entsprechenden Bauteilen oder auf den Motorgondeln tragen, müssen die Farben der Republik Österreich auf beiden Seiten eines einteiligen Seitenleitwerkes entweder oberhalb oder unterhalb des Höhenleitwerkes oder an den Außenseiten der äußersten Teile eines mehrteiligen Seitenleitwerkes oder, bei einem V-förmigen Leitwerk, an den Außen- und Innenseiten dieses Leitwerkes, sonst vor oder hinter dem Kennzeichen geführt werden. Bei Hubschraubern sind dafür sinngemäß geeignete Flächen heranzuziehen.

D. Beschriftung und Bemalung

Anbringung

§ 27. Andere als die für die Kennzeichnung oder für den Betrieb von Luftfahrzeugen vorgeschriebene Beschriftungen, Bemalungen und bildlichen Darstellungen dürfen an Luftfahrzeugen nicht geführt werden, wenn

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

dadurch die Erkennbarkeit der Kennzeichen und der Farben der Republik Österreich oder die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt werden.

3. Teil

Lufttüchtigkeit

Urkunden betreffend Lufttüchtigkeit und Betriebstüchtigkeit

§ 30. (1) Die zuständige Behörde hat auf Antrag des Luftfahrzeughalters für ein Luftfahrzeug nach erfolgtem Nachweis der erforderlichen Versicherungen ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach dem Muster 2 der Anlage A sowie eine Nachprüfungsbescheinigung nach dem Muster 7 der Anlage A und eine Verwendungsbescheinigung nach dem Muster 5 der Anlage A auszustellen, sofern auf Grund einer gemäß den §§ 31 bis 39 und gegebenenfalls § 40 durchgeführten Prüfung die Lufttüchtigkeit (§ 17 LFG) für die jeweilige Einsatz- und Navigationsart festgestellt worden ist.

4. Teil

ZULÄSSIGE VERWENDUNG

Voraussetzungen für die zulässige Verwendung

§ 44. (1) Luftfahrzeuge dürfen erstmalig und in weiterer Folge im Fluge nur verwendet werden, wenn

1. der Eintragungsschein (Muster 1 der Anlage A),
2. das Lufttüchtigkeitszeugnis (Muster 2 der Anlage A), bzw. das Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis (Muster 3 der Anlage A),
3. die Verwendungsbescheinigung (Muster 5 der Anlage A),
4. die Nachprüfungsbescheinigung (Muster 7 der Anlage A) und
5. das Lärmzeugnis (Muster der Anlage A der ZLZV 2005) oder eine Ausnahmebewilligung gemäß der ZLZV 2005 in der jeweils geltenden Fassung

beim Luftfahrzeughalter gültig vorliegen.

Ad 11 Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 – ZLZV 2005[65]

Allgemeiner Teil

Geltungsbereich

§ 1. (1) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit im § 12 nichts anderes bestimmt ist, für

1. die in den Kapiteln 2 bis 6, 8 und 10 bis 12 des Anhanges 16 (§ 2 Z 1) bezeichneten Kategorien von Zivilluftfahrzeugen sowie

2. für Ultraleichtluftfahrzeuge, eigenstartfähige Motorsegler, Luftschiffe, Heißluft-Luftschiffe, motorisierte Hänge- und Paragleiter und unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 (UAV Klasse 2),

soweit diese in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen sind oder eingetragen werden sollen.

(2) Für österreichische Zivilluftfahrzeuge, die nicht von Abs. 1 umfasst sind, gelten § 4 Abs. 1, 3 und 5 sowie die §§ 5, 10, 11 und 14 und 15.

(3) Für Zivilluftfahrzeuge, die nicht in Österreich registriert sind und in Österreich verwendet werden, gelten § 3 Abs. 1, 3 und 4, § 5 Abs. 1 Z 2 sowie die §§ 6, 10 bis 12, 14 und 15.

[65] Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 – ZLZV 2005, BGBl II Nr 425/2005 idF BGBL II Nr. 378/2022

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(4) Für nicht eigenstartfähige Motorsegler ist diese Verordnung, mit Ausnahme von § 4 Abs. 1 Z 2 und Abs. 3, nicht anzuwenden.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gilt, soweit nichts anderes bestimmt ist, als:

3. STOL-Flugzeug: ein Flugzeug mit Propellerantrieb mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 5 700 kg, das bei Betrieb in der Kurzstart- und Kurzlandekonfiguration mit der jeweils höchstzulässigen Masse betrieben wird und dabei eine Pistenlänge von höchstens 610 m benötigt, wobei Stoppflächen und Freiflächen unberücksichtigt bleiben.

4. Übermäßiger Lärm: der durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges entstehende Lärm, der die gemäß § 8 festgelegten Lärmgrenzwerte übersteigt.

Lärmzulässigkeit

Prüfung der Lärmzulässigkeit

§3 (1) Der zuständigen Behörde ist vom Halter bzw. von der Halterin eines Zivilluftfahrzeuges gemäß § 1 Abs. 1 bei erstmaliger Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 18, 20 oder 132 des Luftfahrtgesetzes – LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idgF, ein vom Inhaber bzw. von der Inhaberin des Musterzulassungsscheines oder im Falle von motorisierten Hänge- und Paragleitern ein vom Hersteller bzw. von der Herstellerin stammender Nachweis, dass durch den Betrieb des Zivilluftfahrzeuges kein übermäßiger Lärm entsteht, vorzulegen. Abweichend davon kann die zuständige Behörde im Rahmen der Erteilung einer Fluggenehmigung (§ 20 LFG) eine Lärmausnahmebewilligung gemäß § 6 Abs. 1 Z 4 erteilen, sofern dies aufgrund des Zweckes der Fluggenehmigung erforderlich ist.

§ 4. (1) Die zuständige Behörde hat für Zivilluftfahrzeuge auf Antrag des Halters bzw. der Halterin ein Lärmzeugnis nach dem Muster der Anlage A auszustellen, wenn:

1. die gemäß § 3 vorgelegten oder festgestellten Lärmemissionen oder die aufgrund einer gemäß § 32 ZLLV 2010 durchgeführten Musterprüfung festgestellten oder die aufgrund einer gemäß § 36 ZLLV 2010 durchgeführten Musteranerkennung vorgelegten oder festgestellten Lärmemissionen die gemäß § 8 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigen, oder

2. das Zivilluftfahrzeug von § 1 Abs. 2 oder 4 umfasst ist. Zulässigkeit von Flügen

§ 5. (1) Zivilluftfahrzeuge dürfen, außer im Falle einer Bewilligung gemäß § 4 Abs. 2 oder einer Ausnahmebewilligung gemäß § 6, im Fluge nur verwendet werden:

1. wenn ein Lärmzeugnis gemäß § 4 gültig vorliegt oder

Ausnahmebewilligungen

§ 6. (1) Die zuständige Behörde kann auf Antrag eine Ausnahmebewilligung für einen oder mehrere Flüge eines Zivilluftfahrzeuges, das die Voraussetzungen für die Ausstellung des Lärmzeugnisses gemäß § 4 oder einer Anerkennung gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 nicht erfüllt, erteilen:

1. zur Wahrung öffentlicher Interessen (zB Krankentransporte, Wildversorgung, Feuer- oder Schädlingsbekämpfung), wenn entgegenstehende öffentliche Interessen das Interesse an der Flugdurchführung nicht überwiegen;

2. um Kunstflüge durchzuführen, wobei von der zuständigen Behörde die zur Wahrung der öffentlichen Interessen, insbesondere der Lärmschutzinteressen, erforderlichen Nebenbestimmungen vorzuschreiben sind;

3. für Luftfahrzeuge gemäß Anhang I Z 1 lit. a (historisch), lit. b (Experimental), lit. d (ehemalige militärisch genutzte) sowie lit. g (Nachbildungen) der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, ABl. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S. 1;

4. im Rahmen der Erteilung einer Fluggenehmigung gemäß § 20 LFG.

(2) Im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 sind anzugeben:

1. die Luftfahrzeugtype,
2. das Hoheits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges,
3. der Abflugzeitpunkt beziehungsweise der Zeitraum, in dem die Flüge durchgeführt werden sollen,
4. der Abflugort, der Zielort und die Streckenführung beziehungsweise der Flugbereich,
5. der Zweck des Fluges beziehungsweise der Flüge,
6. der Grund für das Nichtvorliegen einer Bescheinigung der Lärmzulässigkeit und
7. bei Luftfahrzeugen gemäß Anhang I Z 1 lit. d der Verordnung (EU) 2018/1139der Nachweis, dass der Umgebungslärm des betreffenden Flugplatzes durch den Betrieb dieses Luftfahrzeuges nicht stärker beeinflusst wird, als durch die sonst auf diesem Flugplatz verkehrenden Luftfahrzeuge.

(3) Das öffentliche Interesse an der Flugdurchführung (Abs. 1 Z 1) ist im Antrag glaubhaft zu machen.

(4) Ausnahmebewilligungen gemäß den Abs. 1 sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, soweit dies zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärmbelästigung erforderlich ist. Die Ausnahmebewilligungen sind zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegen oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(5) Durch die Erteilung von Ausnahmebewilligungen gemäß Abs. 1 werden sonst erforderliche Bewilligungen nicht ersetzt.

Beschränkungen

Eintragungsbeschränkungen

§ 9. Flugzeuge mit Strahlantrieb dürfen nur dann in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen werden, wenn sie zumindest den Lärmgrenzwerten des Kapitels 3 des Anhanges 16 entsprechen.

Verwendungsbeschränkungen

§ 10. (1) An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des Anhanges 16 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

(3) An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen im Motorbetrieb mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis einschließlich 2 000 kg auf Zivilflugplätzen, auf denen kein Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird und auf denen gemäß den letztgültigen jährlichen Erhebungsergebnissen der Bundesanstalt Statistik Österreich im vorangegangenen Kalenderjahr mehr als 20 000 Flugbewegungen (Anflüge und Abflüge) mit Luftfahrzeugen im Motorbetrieb stattgefunden haben, dürfen nur mit folgenden Einschränkungen durchgeführt werden:

1. Platzrundenflüge und Flüge von weniger als 20 Minuten Dauer sowie
2. Flüge im unmittelbaren Flugplatzbereich wie zB Schwebeflüge oder Landeübungen mit Hubschraubern zu Ausbildungs- oder Trainingszwecken sind

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Montag bis Freitag vor 07.00 Uhr und nach 20.30 Uhr Lokalzeit, Samstag vor 08.00 Uhr, zwischen 12.30 Uhr und 14.30 Uhr und nach 19.00 Uhr, sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig unzulässig. Weitergehende Einschränkungen durch die Zivilflugplatzbenützungsbedingungen bleiben davon unberührt.

(4) Ausgenommen von den Einschränkungen gemäß Abs. 3 sind Luftfahrzeuge im Motorbetrieb, deren Lärmentwicklung um mindestens 8 dB geringer ist, als die jeweils relevanten Lärmgrenzwerte der Kapitel 6, 8, 10 oder 11 des Anhanges 16.

Verbot für Lautsprecherwerbung

§ 11. Lautsprecherwerbung mit Zivilluftfahrzeugen ist im österreichischen Hoheitsgebiet verboten.

Ad 12 Funker-Zeugnisgesetz 1998[66]

1. Abschnitt
Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für den Flugfunkdienst, für den Seefunkdienst und für den Binnenschiffsfunkdienst.

(2) Soweit dieses Bundesgesetz nicht besondere Bestimmungen trifft, gelten für den Flugfunkdienst, für den Seefunkdienst und für den Binnenschiffsfunkdienst die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes 2021, BGBl. I Nr. 190/2021, TKG 2021.

Begriffsbestimmungen

§ 2. In diesem Gesetz bezeichnet der Begriff

1. „Beweglicher Flugfunkdienst'' einen Funkdienst zwischen einer Bodenfunkstelle und einer Luftfahrzeugfunkstelle oder zwischen Luftfahrzeugfunkstellen; die Luftfahrzeugfunkstelle kann auch eine Luftfahrzeugerdfunkstelle umfassen;
2. „Binnenflugfunkdienst'' einen beweglichen Flugfunkdienst innerhalb des Bundesgebietes; die Binnenflugfunkstelle kann auch eine Luftfahrzeugerdfunkstelle umfassen;
5. „Luftfahrzeugfunkstelle'' eine bewegliche Funkstelle des beweglichen Flugfunkdienstes an Bord eines Luftfahrzeuges;
6. „Bodenfunkstelle'' eine ortsfeste Funkstelle des beweglichen Flugfunkdienstes;
11. „Luftfahrzeugerdfunkstelle'' eine bewegliche Erdfunkstelle des beweglichen Flugfunkdienstes über Satelliten an Bord eines Luftfahrzeuges;

2. Abschnitt
Funker-Zeugnisse

Ausübung der Funkdienste

§ 3. (1) Österreichische Luftfahrzeug-, See- und Binnenschiffsfunkstellen, Boden-, Küsten- und Uferfunkstellen dürfen nur betrieben werden, wenn der Funkdienst von einer Person ausgeübt wird, die

1. Inhaber der entsprechenden von der Fernmeldebehörde ausgestellten Berechtigung oder Anerkennung ist oder die

[66] Funker-Zeugnisgesetz 1998 – FZG, BGBl I Nr 26/1999 idF BGBl I Nr. 96/2013

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. Inhaber eines ausländischen Zeugnisses, welches durch eine auf Grund des § 8 Abs. 1 erlassene Verordnung anerkannt wurde, ist und der das Recht die mit diesem Funker-Zeugnis verliehene Berechtigung auszuüben nicht gemäß § 12 Abs. 2 aberkannt wurde.

Davon ausgenommen ist die kurzfristige Benutzung einer Luftfahrzeug-, See- oder Binnenschiffsfunkstelle, wenn der Betrieb durch den Inhaber einer entsprechenden Berechtigung unmittelbar beaufsichtigt wird und sofern keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit der Luftfahrt oder Schifffahrt bestehen.

(3) Das Funkerzeugnis oder die Anerkennung des Funker-Zeugnisses oder das ausländische Zeugnis, welches durch eine auf Grund des § 8 Abs. 1 erlassene Verordnung anerkannt wurde, ist bei Ausübung des Funkdienstes mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Fernmelde-, Luftfahrt- und Schiffahrtbehörden, die sich gehörig ausweisen, vorzuweisen.

Arten von Funker-Zeugnissen

§ 4. Folgende Funker-Zeugnisse können erworben werden:

1. Flugfunk:
   a) Eingeschränktes Sprechfunkzeugnis für den Binnenflugfunkdienst[67],
   b) Eingeschränktes Sprechfunkzeugnis für den beweglichen Flugfunkdienst[68],
   c) Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den beweglichen Flugfunkdienst;[69]

Umfang der Berechtigung

§ 5. Die Funker-Zeugnisse berechtigen ihren Inhaber zur Ausübung folgender Funkdienste:

1. In Verbindung mit der zivilluftfahrtbehördlichen Erlaubnis:
   a) Eingeschränktes Sprechfunkzeugnis für den Binnenflugfunkdienst:

      Sprechfunkdienst in deutscher Sprache bei Luftfahrzeugfunkstellen oder Bodenfunkstellen, deren Sendeanlagen auf Frequenzen über 30 MHz betrieben werden, die dem Flugfunkdienst oder dem beweglichen Flugfunkdienst über Satelliten zugewiesen sind, wenn das Bedienen nur im Betätigen einfacher Umschaltevorrichtungen besteht, wobei ein anderes Einstellen der die Sendefrequenzen bestimmenden Schaltelemente ausgeschlossen ist.
   b) Eingeschränktes Sprechfunkzeugnis für den beweglichen Flugfunkdienst:

      Sprechfunkdienst in englischer und deutscher Sprache bei Luftfahrzeugfunkstellen oder Bodenfunkstellen, deren Sendeanlagen auf Frequenzen betrieben werden, die dem Flugfunkdienst oder dem beweglichen Flugfunkdienst über Satelliten zugewiesen sind, wenn das Bedienen nur im Betätigen einfacher Umschaltevorrichtungen besteht, wobei ein anderes Einstellen der die Sendefrequenzen bestimmenden Schaltelemente ausgeschlossen ist.
   c) Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den beweglichen Flugfunkdienst:

      Sprechfunkdienst in englischer und deutscher Sprache bei Luftfahrzeugfunkstellen, bei Luftfahrzeugerdfunkstellen und bei Bodenfunkstellen.

3. Abschnitt
Ausstellung von Funker-Zeugnissen

Voraussetzungen für die Ausstellung

§ 6. (1) Ein Funker-Zeugnis ist auf Antrag auszustellen, wenn der Antragsteller

1. das 16. Lebensjahr vollendet hat,
2. fachlich befähigt ist und
3. die ihm durch das TKG 2021 auferlegte Verpflichtung zur Geheimhaltung schriftlich bekräftigt hat.

[67] BFZ
[68] EFZ
[69] AFZ

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Die fachliche Befähigung ist nachzuweisen durch

1. die erfolgreiche Ablegung der Funkerprüfung oder einer gemäß Abs. 5 anerkannten Prüfung

Ausstellung des Funker-Zeugnisses

§ 7. Die Berechtigung ist schriftlich zu erteilen. Hierüber ist eine Urkunde mit der Bezeichnung „Funker-Zeugnis'' auszustellen.

Ad 13 Funkerzeugnisgesetz Durchführungsverordnung[70]

Ad 14 TRA Spitzerberg (AIC[71] B04/2017)

Beim ersten Ausflug aus der Platzrunde hinaus sollte der Neuling mit einem Fluglehrer oder einem erfahrenen Piloten fliegen. Die TRA Betriebsbestimmungen sind in AIC B13/15 veröffentlicht, siehe https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/austro_control/data/dokumente/LO_Circ_2017_B_04_en_2017-03-15_1303782.pdf

Ad 15 Part-FCL[72][73]

A) Allgemeines

Wie bereits bei den Luftverkehrsregeln ausgeführt, ist die Europäische Kommission bestrebt, die Europäische Luftfahrt zu vereinheitlichen.

Mit VO (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit wurde die Grundlage für eine Reihe weiterer Rechtsakte geschaffen. Durchführungsvorschriften ("*implementing rules*") sind auch in dieser Verordnung vorgesehen.

Eine dieser Durchführungsvorschriften ist die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011[74] der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates.

- Teil-FCL ist Anhang I zu dieser Verordnung und verdrängt aufgrund des Anwendungsvorrangs des Europäischen Rechts beginnend mit dem 08.04.2015 diejenigen österreichisch nationalen Regelungen, die den gleichen Regelungsinhalt wie Part-FCL haben. Er regelt verschiedene Berechtigungen von Pilotenlizenzen, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Lizenzen, die Rechte und Verantwortlichkeiten der Lizenzinhaber, die Bedingungen für die Umwandlung vorhandener einzelstaatlicher Pilotenlizenzen und einzelstaatlicher Flugingenieurlizenzen in Pilotenlizenzen sowie die Bedingungen für die Anerkennung von Lizenzen aus Drittländern. Da bestehende PPL(A) Lizenzen oder höherwertige, die nach vormals bestehenden nationalen Regelungen erworben wurden in aller Regel ICAO konforme Pilotenlizenzen sind, werden sie bei der nächsten Verlängerung in Part-FCL Lizenzen umgeschrieben.

- Teil-MED ist Anhang IV zu dieser Verordnung und verdrängt aufgrund des Anwendungsvorrangs des Europäischen Rechts diejenigen nationalen Regelungen, die den gleichen Regelungsinhalt wie Part-MED haben. Er regelt verschiedene Tauglichkeitszeugnisse für Piloten, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den

[70] BGBl. II 85/1999 idgF BGBl. II 68/2002
[71] https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/austro_control/data/dokumente/LO_Circ_2017_A_05_en_2017-02-20_1102874.pdf
[72] ANHANG I zu VO (EU) 1178/2011 idF ABl 2025/2253 vom 12.11.2025
[73] idgF DVO(EU) 359/2020
[74] idgF Verordnung (EU) 2016/539 vom 6.4.2016, Abl L91

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Widerruf von Tauglichkeitszeugnissen, die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen sowie die Bedingungen für die Umwandlung einzelstaatlicher Tauglichkeitszeugnisse in allgemein anerkannte Tauglichkeitszeugnisse;

- Aus Anlass der Coronakrise wurde von der Austro Control der ZPH FCL 16[75] herausgegeben und in dessen Punkt 2 die Gültigkeit der Scheine sowie in dessen Punkt 6 die Gültigkeit der flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisse hinausgeschoben.

B) Part-FCL (Anhang I zu VO(EU)1178/2011)

ABSCHNITT A
ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

FCL.010 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Teils gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

„**Kunstflug**“ bezeichnet ein absichtliches Manöver in Form einer abrupten Änderung der Fluglage eines Luftfahrzeugs, eine abnorme Fluglage oder eine abnorme Beschleunigung, die für einen normalen Flug oder für die Unterweisung für Lizenzen oder Berechtigungen außer der Kunstflugberechtigung nicht notwendig sind.

„**Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)**“ bezeichnet die kohärente Anwendung der Urteilskraft und gut entwickelter Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen, um Zielsetzungen im Rahmen eines Fluges zu erreichen.

„**Luftfahrzeugkategorie**“ bezeichnet eine Kategorisierung von Luftfahrzeugen anhand definierter grundlegender Merkmale wie z. B. Flugzeug, Flugzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Hubschrauber, Luftschiff, Segelflugzeug, Freiballon.

„**Flugzeugklasse**“ bezeichnet eine Kategorisierung von Flugzeugen mit einem Piloten, für die keine Musterberechtigung erforderlich ist.

„**Überlandflug**“ bezeichnet einen Flug zwischen einem Ausgangspunkt und einem Zielpunkt auf einer vorgeplanten Route nach Standard-Navigationsverfahren.

„**Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten**“ bezeichnet Flugzeit oder Instrumenten-Bodenzeit, während der eine Person Flugausbildung von einem ordnungsgemäß autorisierten Lehrberechtigten erhält.

„„**Flugzeit‘ (flight time)“**: Bei Flugzeugen, Reisemotorseglern und Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich ein Luftfahrzeug in Bewegung setzt, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem es am Ende des Fluges zum Stillstand kommt;
bei Hubschraubern bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich die Rotorblätter des Hubschraubers zu drehen beginnen, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Hubschrauber am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt und die Rotorblätter angehalten werden;
bei Luftschiffen bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich ein Luftschiff vom Mast löst, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Luftschiff am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt und am Mast befestigt wird.

„**Nacht**“ bezeichnet den Zeitraum zwischen dem Ende der normalen Abenddämmerung und dem Beginn der normalen Morgendämmerung oder einen anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, wie vom Mitgliedstaat definiert.

„**Verantwortlicher Pilot**“ (Pilot-in-Command, PIC) bezeichnet den Piloten, dem das Kommando übertragen wurde und der mit der sicheren Durchführung des Fluges beauftragt ist.

„**Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht**“ (PICUS) bezeichnet einen Kopiloten, der unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Aufgaben und Funktionen eines verantwortlichen Piloten ausführt.

„**Motorsegler**“ (powered sailplane) bezeichnet ein Segelflugzeug, das mit einem oder mehreren Triebwerken ausgerüstet ist und bei abgestellten Triebwerken die Eigenschaften eines Segelflugzeugs aufweist.“.

[75] https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/uploads/PEL/ZPH_LFA_LSA_027.pdf

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

„**Privatpilot**“ bezeichnet einen Piloten, der eine Lizenz besitzt, die das Führen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt untersagt, mit Ausnahme von Anleitungen oder Prüfungen im Sinne dieses Teils.
„**Befähigungsüberprüfung**“ bezeichnet den Nachweis der Befähigung zur Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen, gegebenenfalls einschließlich einer entsprechenden mündlichen Prüfung.
„**Erneuerung**“ (z. B. einer Berechtigung oder eines Zeugnisses) bezeichnet die administrativ getroffene Maßnahme nach Ablauf einer Berechtigung oder eines Zeugnisses für die Zwecke der Erneuerung der mit der Berechtigung oder dem Zeugnis verbundenen Rechte um einen weiteren festgelegten Zeitraum nach Erfüllung festgelegter Anforderungen.
„**Verlängerung**“ (z. B. einer Berechtigung oder eines Zeugnisses) bezeichnet die administrativ getroffene Maßnahme innerhalb des Gültigkeitszeitraums einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die es dem Inhaber erlaubt, nach Erfüllung festgelegter Anforderungen die mit der Berechtigung oder dem Zeugnis verbundenen Rechte für einen weiteren festgelegten Zeitraum auszuüben.
„**Segelflugzeug**“ bezeichnet ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das durch die dynamische Reaktion der Luft an den festen Auftriebsflächen in der Luft gehalten wird, wobei es im Gleitflug nicht von einem Triebwerk abhängig ist.
„**Alleinflugzeit**“ bezeichnet eine Flugzeit, während der der Flugschüler alleiniger Insasse eines Luftfahrzeugs ist.
„**Verantwortlicher Pilot in Ausbildung**“ (Student Pilot-in-Command, SPIC) bezeichnet einen Flugschüler, der bei einem Flug mit einem Lehrberechtigten als verantwortlicher Pilot handelt, wobei der Lehrberechtigte den Flugschüler nur beobachtet und keinen Einfluss auf den Flug des Luftfahrzeugs nimmt oder diesen kontrolliert.
„**Reisemotorsegler**“ ‚Reisemotorsegler‘ (Touring Motor Glider, TMG) bezeichnet, sofern nach dem Zertifizierungsprozess nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 nichts anderes festgelegt ist, eine bestimmte Klasse von Motorseglern mit einem fest montierten, nicht einziehbaren Triebwerk und einem nicht versenkbaren Propeller. Ein TMG muss gemäß dem Flughandbuch aus eigener Motorkraft starten und steigen können.
„**Strecken-IFR-Flug**“ (‚En route IFR‘) bezeichnet die Phase eines IFR-Flugs, der nach Abschluss eines Verfahrens nach Instrumentenflugregeln beginnt und bei der Einleitung eines Verfahrens für IFR-Anflug endet.“
„**Instrumentenflug bei Ausfall von Fluglageinstrumenten“** (Limited panel instrument flight) bezeichnet die Interpretation der Fluglage durch Bezugnahme auf die Interpretation von Standby-Instrumenten nach dem Verlust des Hauptfluglage- und Steuerkursreferenzsystems.“;

FCL.015 Beantragung, Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen

a) Anträge auf Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Pilotenlizenzen und zugehörigen Berechtigungen und Zeugnissen sowie jede diesbezügliche Änderung müssen bei der zuständigen Behörde in der von dieser Behörde festgelegten Form und Weise gestellt werden. Dem Antrag sind Nachweise beizufügen, dass die Antragsteller die Anforderungen an die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz oder des Zeugnisses sowie die entsprechenden in diesem Anhang (Teil-FCL) und in Anhang IV (Teil-MED) festgelegten Berechtigungen oder Vermerke erfüllen.
b) Soweit in diesem Anhang nicht anders angegeben, müssen Einschränkungen oder Erweiterungen der mit einer Lizenz, einer Berechtigung oder einem Zeugnis verbundenen Rechte von der zuständigen Behörde in die Lizenz oder das Zeugnis eingetragen werden.
c) Niemand darf zu irgendeinem Zeitpunkt pro Luftfahrzeugkategorie mehr als eine gemäß diesem Teil erteilte Lizenz innehaben.
d) Ein Lizenzinhaber muss seinen Antrag nach Punkt (a) bei der zuständigen Behörde stellen, die von dem Mitgliedstaat benannt wurde, in dem seine Lizenz nach diesem Anhang (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 erteilt wurde.
e) Der Inhaber einer nach diesem Anhang (Teil-FCL) erteilten Lizenz kann bei der von einem anderen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde eine Änderung der zuständigen Behörde für alle in Punkt (d) genannten Lizenzen, die er innehat, beantragen.
f) Die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses muss der Antragsteller bis spätestens 6 Monate nach dem Zeitpunkt beantragen, zu dem er die praktische Prüfung oder Beurteilung der Kompetenz erfolgreich absolviert hat.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

FCL.020 Flugschüler

a) Flugschüler dürfen nicht alleine fliegen, wenn sie nicht hierzu ermächtigt wurden und sie nicht von einem Fluglehrer überwacht werden.
b) Vor dem ersten Alleinflug muss ein Flugschüler mindestens 16 Jahre alt sein

FCL.025 Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die Erteilung von Lizenzen und Berechtigungen

a) *Pflichten des Bewerbers*
   (1) Bewerber müssen sämtliche Prüfungen der Theoriekenntnisse für eine bestimmte Lizenz oder Berechtigung unter der Verantwortlichkeit derselben zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ablegen.
   (2) Bewerber dürfen die Prüfung der Theoriekenntnisse nur ablegen, wenn die erklärte Ausbildungsorganisation (DTO) oder die zugelassene Ausbildungsorganisation (ATO), die für ihre Ausbildung verantwortlich ist, eine Empfehlung ausspricht, nachdem sie die entsprechenden Teile des Theorieunterrichts auf einem zufriedenstellenden Niveau abgeschlossen haben.
   (3) Die Empfehlung einer DTO oder einer ATO bleibt 12 Monate gültig.
   Wenn der Bewerber innerhalb dieser Gültigkeitsfrist nicht mindestens eine Prüfungsarbeit zum Nachweis der Theoriekenntnisse versucht hat, wird die Notwendigkeit einer weiteren Ausbildung von der DTO oder der ATO entsprechend den Bedürfnissen des Bewerbers festgestellt.
b) *Bewertungskriterien*
   1. Eine Prüfungsarbeit zur Prüfung der Theoriekenntnisse wird mit bestanden bewertet, wenn der Bewerber mindestens 75 % der bei dieser Arbeit er reichbaren Punkte erreicht hat. Es wird keine Strafpunktbenotung angewandt.
   2. Sofern in diesem Teil nicht etwas anderes bestimmt ist, hat ein Bewerber die Prüfung der Theoriekenntnisse für die entsprechende Pilotenlizenz oder Berechtigung erfolgreich abgeschlossen, wenn er die gesamte Prüfung der Theoriekenntnisse innerhalb einer Frist von 18 Monaten, gerechnet ab dem Ende des Kalendermonats, in dem der Bewerber erstmals zu einer Prüfung angetreten ist, bestanden hat.
   3. Hat ein Bewerber eine der Theorieprüfungen für die Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL), für Berufspiloten (CPL), für eine Instrumentenflugberechtigung (IR) oder eine Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR) nach vier Versuchen nicht bestanden oder hat alle Prüfungen nach sechs Versuchen oder innerhalb der in Punkt (b)(2) genannten Frist nicht bestanden, muss er alle Theorieprüfungen wiederholen.
   4. Hat ein Bewerber eine der Theorieprüfungen für die Ausstellung einer Lizenz für Leichtluftfahrzeuge (LAPL), für Privatpiloten (PPL), für Segelflugzeugpiloten (SPL) oder für Ballonpiloten (BPL) nach vier Ver suchen nicht bestanden oder hat alle Prüfungen nach sechs Versuchen oder innerhalb der in Punkt (b)(2) genannten Frist nicht bestanden, muss er alle Theorieprüfungen wiederholen.
   5. Bevor sich ein Bewerber den Prüfungen der Theoriekenntnisse erneut unterzieht, muss er eine weitere Ausbildung bei einer DTO oder ATO durchlaufen. Der erforderliche Umfang der Ausbildung wird von der DTO oder ATO auf der Grundlage der Bedürfnisse des Bewerbers festgelegt.
c) *Gültigkeitszeitraum*
   (1) Der erfolgreiche Abschluss der Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bleibt gültig:
      i) zur Erteilung einer Pilotenlizenz für Leichtluftfahrzeuge oder einer Privatpilotenlizenz für einen Zeitraum von 24 Monaten;
      ii) zur Erteilung einer Lizenz für Berufspiloten oder Instrumentenflugberechtigung (IR) für einen Zeitraum von 36 Monaten;
      iii) zur Erteilung einer Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR) für eine unbegrenzte Dauer.
   Die in den Punkten (i) und (ii) genannten Zeiträume werden ab dem Tag gerechnet, an dem die Piloten die Prüfung der Theoriekenntnisse nach Punkt (b)(2) erfolgreich abgelegt haben.
   (2) Der Abschluss der theoretischen Prüfungen für die Lizenz für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) bleibt gültig zur Erteilung einer ATPL für einen Zeitraum von 7 Jahren ab dem letzten Gültigkeitstermin:
      i) einer in der Lizenz eingetragenen IR oder
      ii) im Falle von Hubschraubern, einer in dieser Lizenz eingetragenen Hubschrauber-Musterberechtigung.

FCL.030 Praktische Prüfung

a) Vor Ablegung einer praktischen Prüfung für die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses muss der Bewerber die Prüfung der theoretischen Kenntnisse bestanden haben, es sei denn, er hat

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

einen Kurs für durchgehende Flugausbildung absolviert. In jedem Fall muss immer erst die theoretische Ausbildung abgeschlossen sein, bevor die praktischen Prüfungen abgelegt werden.

b) Außer bei der Erteilung einer Lizenz für Verkehrspiloten muss derjenige, der eine praktische Prüfung ablegen möchte, nach Abschluss der Ausbildung von der Organisation/Person, die für die Ausbildung verantwortlich ist, für die Prüfung empfohlen werden. Die Schulungsaufzeichnungen müssen dem Prüfer vorgelegt werden.

c) Für die Erteilung einer BIR muss der Antragsteller für eine praktische Prüfung zunächst alle Schulungsmodule absolviert haben und von einer ATO für die praktische Prüfung empfohlen werden. Die ATO stellt dem Prüfer die Ausbildungsaufzeichnungen zur Verfügung.

FCL.035 Anrechnung von Flugzeit und theoretischen Kenntnissen

a) *Anrechnung von Flugzeit*

(1) Sofern nicht in diesem Teil etwas anderes angegeben ist, muss Flugzeit, die für eine Lizenz, eine Berechtigung oder ein Zeugnis angerechnet werden soll, in derselben Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis beantragt wird.

(2) PIC oder Pilot in Ausbildung.

i) Bewerbern für eine Lizenz, eine Berechtigung oder ein Zeugnis werden alle Alleinflugzeiten, Ausbildungszeiten mit einem Lehrberechtigten und PIC-Flugzeiten auf die Gesamtflugzeit angerechnet, die für die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis benötigt wird.

ii) Absolventen eines integrierten ATP-Ausbildungslehrgangs haben Anspruch auf Anrechnung von bis zu 50 Stunden Instrumenten-Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die PIC-Zeit, die für die Erteilung der Lizenz für Verkehrspiloten, der Lizenz für Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderlich ist.

iii) Absolventen eines integrierten CPL/IR-Ausbildungslehrgangs haben Anspruch auf Anrechnung von bis zu 50 Stunden Instrumenten-Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die PIC-Zeit, die für die Erteilung der Lizenz für Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderlich ist.

(3) Flugzeit als Kopilot oder PICUS. Sofern in diesem Teil nichts anderes festgelegt ist, hat der Inhaber einer Pilotenlizenz, wenn er als Kopilot oder PICUS handelt, Anspruch auf Anrechnung der gesamten Kopilotenzeit auf die gesamte Flugzeit, die für eine höherwertige Pilotenlizenz erforderlich ist.

b) *Anrechnung von Theoriekenntnissen*

1. Antragstellern, die die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen in Bezug auf die Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz, Privatpilotenlizenz, einer Lizenz für Berufspiloten und, außer im Falle von Hubschraubern, einer IR und BIR in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.
2. Antragstellern, die die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Lizenz für Berufspiloten bestanden haben, wird dies auf folgende Anforderungen in Bezug auf die Theoriekenntnisse angerechnet:
   i) für den Erwerb einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz für dieselbe Kategorie von Luftfahrzeugen,
   ii) für den Erwerb einer Privatpilotenlizenz für dieselbe Kategorie von Luftfahrzeugen, und
   iii) das Sachgebiet „Kommunikation“ für den Erwerb der BIR. Diese Anrechnung beinhaltet den IFR-Teil des Sachgebiets „Kommunikation“ nur dann, wenn dieser Ausbildungsinhalt nach Punkt FCL.310 bis zum 20. Dezember 2019 abgeschlossen war.
3. Inhabern einer IR oder Antragstellern, die die IR-Prüfung der Theoriekenntnisse für eine Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse wie folgt angerechnet:
   i) für den Erwerb der IR in einer anderen Kategorie von Luftfahrzeugen, und
   ii) für den Erwerb der BIR.
4. Inhabern einer Pilotenlizenz wird dies in Bezug auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse in einer anderen Luftfahrzeugkategorie nach Anlage 1 dieses Teils angerechnet. Diese Anrechnung gilt auch für Antragsteller für den Erwerb einer Pilotenlizenz, die die Theorieprüfung für den Erwerb dieser Lizenz bereits in einer anderen Luftfahrzeugkategorie erfolgreich abgelegt haben, solange die Prüfung der Theoriekenntnisse innerhalb der in FCL.025(c) genannten Gültigkeitsfrist liegt.“
5. Abweichend von Punkt (b)(3) wird Inhabern einer IR(A), die einen kompetenzbasierten modularen IR(A)-Lehrgang absolviert haben, dies nur dann vollumfänglich in Bezug auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer IR in einer anderen Luftfahr-

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

zeugkategorie angerechnet, wenn sie auch den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse für den IFR-Teil des Lehrgangs nach Punkt FCL.720.A(b)(2)(i) bestanden haben.

FCL.040 Ausübung der mit Lizenzen verbundenen Rechte
Die Ausübung der mit einer Lizenz verbundenen Rechte hängt davon ab, ob die in dieser Lizenz gegebenenfalls enthaltenen Berechtigungen und das den aus geübten Rechten entsprechende Tauglichkeitszeugnis[76] gültig sind.

FCL.045 Verpflichtung, Dokumente mitzuführen und vorzuweisen
a) Piloten müssen bei der Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte immer eine gültige Lizenz und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführen.
b) Piloten müssen daneben ein Ausweisdokument mit einem Passbild mitführen.
c) Piloten und Flugschüler müssen auf Aufforderung eines autorisierten Vertreters einer zuständigen Behörde ohne ungebührliche Verzögerung ihren Flug zeitnachweis zur Kontrolle vorlegen.
d) Flugschüler müssen Nachweise über alle Allein-Überlandflüge für die gemäß FCL.020 Buchstabe a erforderliche Anerkennung führen.
e) Ein Pilot, der beabsichtigt, das Gebiet der Union mit einem Luftfahrzeug zu verlassen, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem eingetragen ist, in dem die Lizenz der Flugbesatzung erteilt wurde, muss die neueste Ausgabe der ICAO-Anlage, in der die ICAO-Registrierungsnummer der Vereinbarung, mit der die automatische Validierung der Lizenzen anerkannt wird, sowie die Staaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, aufgeführt sind, aus gedruckt oder in elektronischer Form mitführen.

FCL.050 Aufzeichnung von Flugzeiten
Der Pilot muss verlässliche detaillierte Aufzeichnungen über alle durchgeführten Flüge in der Form und Weise führen, die von der zuständigen Behörde festgelegt wurde.

FCL.055 Sprachkenntnisse
Allgemeines.
a) Piloten von Flugzeugen, Hubschraubern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffen, die am Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst teilnehmen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für den Sprechfunkverkehr verwendet wird. In dem Vermerk müssen die Sprache, das Niveau der Sprachkenntnisse und das Gültigkeitsdatum angegeben sein; der Vermerk wird nach einem von einer zuständigen Behörde festgelegten Verfahren erteilt.
b) Bewerber um einen Sprachenvermerk müssen mindestens Sprachkenntnisse sowohl auf der Ebene der Einsatzfähigkeit für den Gebrauch der Sprechgruppen als auch für den Gebrauch normaler Sprache gegenüber einem Prüfer nachweisen, der von einer zuständigen Behörde bzw. einer von einer zuständigen Behörde genehmigten Sprachprüfstelle zugelassen ist. Hierzu muss der Bewerber die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
   1. effektiv zu kommunizieren sowohl bei rein akustischem Kontakt als auch mit einem anwesenden Gesprächspartner;
   2. präzise und deutlich über alltägliche und arbeitsbezogene Themen zu kommunizieren;
   3. geeignete Kommunikationsstrategien für den Austausch von Mitteilungen und zur Erkennung und Beseitigung von Missverständnissen in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang zu verwenden;
   4. die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder Kommunikationsaufgabe ergeben, mit der sie ansonsten vertraut sind, erfolgreich zu handhaben und
   5. einen Dialekt oder mit einem Akzent zu sprechen, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.
c) Außer bei Piloten, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau (Niveau 6) gemäß Anlage 2 dieses Anhangs nachgewiesen haben, muss der Sprachenvermerk regelmäßig neu bewertet werden, und zwar:
   1) alle 4 Jahre, wenn das Niveau der Einsatzfähigkeit (Niveau 4) nachgewiesen wurde, oder
   2) alle 6 Jahre, wenn das erweiterte Niveau (Niveau 5) nachgewiesen wurde.
d) Besondere Anforderungen an Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung (IR). Abweichend von den vorstehenden Punkten müssen Inhaber einer IR ihre Befähigung nachgewiesen haben, Englisch auf dem geeigneten Niveau gemäß Anlage 2 dieses Anhangs zu gebrauchen. Unbeschadet der vorstehenden Punkte müs-

[76] Gemeint ist das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis – *„medical certificate“*

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

sen Inhaber einer IR oder EIR die Fähigkeit unter Beweis gestellt haben, Englisch auf dem geeigneten Niveau gemäß Anlage 2 dieses Anhangs zu gebrauchen.

e) Der Nachweis der Sprachkenntnisse und des Gebrauchs der englischen Sprache für IR-Inhaber erfolgt nach einer von einer zuständigen Behörde festgelegten Bewertungsmethode.

FCL.060 Fortlaufende Flugerfahrung

b) Flugzeuge, Hubschrauber, Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Luftschiffe und Segelflugzeuge.

Flugzeuge, Hubschrauber, Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffe. Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben:

(1) als PIC oder als Kopilot, wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS[77] absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet. Die 3 Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten beim Führen eines Luftfahrzeugs mit mehreren Piloten oder mit einem Piloten absolviert werden und

(2) als PIC bei Nacht, wenn er

i) in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, oder

ii) eine IR besitzt;

ABSCHNITT B
LEICHTLUFTFAHRZEUG-PILOTENLIZENZ — LAPL
KAPITEL 1
Allgemeine Anforderungen

FCL.100 LAPL — Mindestalter

Antragsteller für den Erwerb einer LAPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein.

FCL.105 LAPL — Rechte und Bedingungen

a) Allgemeines. Die Rechte des Inhabers einer LAPL bestehen darin, ohne Vergütung als PIC im nichtgewerblichen Betrieb in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein.

b) Bedingungen. Bewerber um die LAPL müssen in der praktischen Prüfung die Anforderungen für die betreffende Luftfahrzeugkategorie und, soweit zutreffend, für die verwendete Luftfahrzeugklasse bzw. das verwendete Luftfahrzeugmuster erfüllt haben.

FCL.110 LAPL — Anrechnung für dieselbe Luftfahrzeugkategorie

a) Bewerbern für eine LAPL, die Inhaber einer weiteren Lizenz in derselben Luftfahrzeugkategorie waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen der LAPL in dieser Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes muss der Bewerber eine praktische Prüfung gemäß FCL.125 für die Erteilung einer LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen, wenn die Lizenz abgelaufen ist.

FCL.115 LAPL — Ausbildungslehrgang

a) Bewerber um eine LAPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder einer ATO absolvieren.

b) Der Lehrgang muss Theorieunterricht und eine Flugausbildung entsprechend den mit der beantragten LAPL verbundenen Rechten umfassen.

c) Der Theorieunterricht und die Flugausbildung können bei einer anderen DTO oder ATO absolviert werden als der, bei der der Bewerber seine Ausbildung begonnen hat.

d) Handelt es sich um eine Ausbildung zur Erlangung von Rechten für ein motorige Wasserflugzeuge mit Kolbentriebwerk, müssen die Elemente in Anlage 9 Abschnitt B (Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie) Nummer 7 (Klassenberechtigungen — See) dieses Anhangs berücksichtigt werden.

FCL.120 LAPL — Prüfung der Theoriekenntnisse

Antragsteller für den Erwerb einer LAPL müssen für den Nachweis eines den gewährten Rechten angemessenen Niveaus an Theoriekenntnissen Prüfungen in folgenden Sachgebieten ablegen:

a) Allgemeine Sachgebiete:

— Luftrecht,

[77] Flugsimulator

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

— menschliches Leistungsvermögen,
— Meteorologie, — Kommunikation und
— Navigation.

b) Besondere Sachgebiete zu verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:
— Grundlagen des Fliegens,
— Betriebsverfahren,
— Flugleistung und Flugplanung sowie
— allgemeine Luftfahrzeugkunde.

FCL.125 LAPL — Praktische Prüfung

a) Bewerber um eine LAPL müssen durch Ablegen einer praktischen Prüfung nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die entsprechenden verliehenen Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.

b) Bewerber um die praktische Prüfung müssen Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die praktische Prüfung verwendet wird. Die Rechte sind auf die Klasse oder das Muster beschränkt, die bzw. das für die praktische Prüfung verwendet wurde, bis in der Lizenz Erweiterungen gemäß diesem Abschnitt eingetragen werden.

c) Prüfungsmaßstäbe
(1) Die praktische Prüfung ist in verschiedene Teile gegliedert, in denen die verschiedenen Phasen des Fluges entsprechend der geflogenen Luftfahrzeugkategorie behandelt werden.
(2) Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen. Wenn der Bewerber mehr als einen Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden.
(3) Muss die Prüfung gemäß Nummer 2 wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Teils — einschließlich jener Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden —, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.
(4) Falls nicht sämtliche Prüfungsteile in 2 Versuchen bestanden werden, muss eine weitere praktische Ausbildung absolviert werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die LAPL für Flugzeuge — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Rechte und Bedingungen

a) Rechte

Inhaber einer LAPL für Flugzeuge sind berechtigt, einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk (SEP(land)), einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenmotor (SEP(sea)) oder TMG mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger mit bis zu 3 Fluggästen an Bord als verantwortlicher Pilot (PIC) zu fliegen, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Flugzeugs befinden.

b) Bedingungen
1. Inhaber einer LAPL(A) dürfen Fluggäste nur befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen oder TMG absolviert haben.
2. Inhaber einer LAPL(A), die zuvor eine ATPL(A), eine MPL(A), eine CPL(A) oder eine PPL(A) innehatten, sind von den Anforderungen nach Punkt(b)(1) ausgenommen.

FCL.110.A LAPL(A) — Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

a) Bewerber um eine LAPL(A) müssen mindestens 30 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen oder TMGs absolviert haben; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
(1) 15 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer in der Klasse, in der die praktische Prüfung abgenommen wird;
(2) 6 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 3 Stunden Allein Überlandflug mit mindestens einen Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei eine vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde.

b) Besondere Anforderungen an Antragsteller, die Inhaber einer SPL sind, die nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erteilt wurde und auch Rechte für das Führen von TMG umfasst. Antragsteller für den Erwerb einer LAPL(A), die Inhaber einer SPL sind, die Rechte zum Führen von TMG beinhaltet, müssen nach der Eintragung der TMG-Rechte mindestens 21 Stunden Flugzeit auf TMG absolviert haben und die Anforderungen nach Punkt FCL.135.A(a) in Bezug auf Flugzeuge erfüllen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

c) Anrechnung. Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen. Der Umfang der Anrechnung wird von der DTO oder ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage eines Vorab-Testflugs festgelegt, jedoch darf diese in keinem Fall
   (1) die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten;
   (2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden überschreiten;
   (3) die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 beinhalten.

FCL.135.A LAPL(A) — Erweiterung von Rechten auf eine andere Flugzeugklasse oder -baureihe

a) Die Rechte einer LAPL(A) sind auf die Flugzeugklasse und -baureihe oder TMG beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot in einer anderen Klasse die nachfolgenden Anforderungen absolviert hat:
   (1) 3 Stunden Flugausbildung, die Folgendes umfassten:
      i) 10 Starts und Landungen mit Fluglehrer und
      ii) 10 überwachte Allein-Starts und -Landungen;
   (2) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten in der neuen Klasse nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse in der anderen Klasse auf den folgenden Gebieten nachweisen:
      i) betriebliche Verfahren,
      ii) Flugleistung und Flugplanung,
      iii) allgemeine Flugzeugkunde.

b) Um die Rechte auf eine andere Baureihe innerhalb einer Klasse zu erweitern, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen absolvieren. Die Unterschiedsschulung ist in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument einzutragen und vom Lehrberechtigten zu unterzeichnen

c) Antragstellern, die die Erweiterung ihrer mit einer LAPL(A) verbundenen Rechte um TMG-Rechte beantragen und auch Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind, die auch Rechte zum Führen von TMG beinhaltet, wird dies in Bezug auf die Anforderungen in Punkt (a) vollständig angerechnet

FCL.140.A LAPL(A) — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

a) Inhaber einer LAPL(A) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 2 Jahren als Flugzeug- oder TMG-Piloten eine der folgenden Bedingungen erfüllt haben:

1. Sie haben mindestens 12 Flugstunden als PIC mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert, einschließlich:
   — 12 Starts und Landungen,
   — Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten;
2. sie haben eine LAPL(A) Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer abgelegt. Das Programm der Befähigungsüberprüfung basiert auf der praktischen Prüfung für LAPL(A).

b) Haben Inhaber einer LAPL(A) sowohl die Rechte für SEP(land) als auch SEP(sea) inne, genügen sie möglicherweise auch den Anforderungen von Punkt (a)(1) in beiden Klassen oder einer Kombination beider Klassen, die für beide Rechte gelten. Hierzu müssen in jeder Klasse mindestens 1 Stunde der vorgeschriebenen Flugzeit und mindestens 6 der erforderlichen 12 Starts und Landungen in jeder Klasse absolviert werden.

c) Haben Inhaber einer LAPL(A) mit Rechten für SEP-Flugzeuge, die nach Punkt FCL.135.A Buchstabe b ihre Rechte auf eine Baureihe mit einem anderen in Artikel 2 Nummer 8c genannten Motortyp erweitert haben, diese Baureihe in den vorangegangenen zwei Jahren nicht geflogen, müssen sie vor Ausübung ihrer Rechte in dieser Baureihe eine der folgenden Schulungen oder die folgende Überprüfung in dieser Baureihe absolvieren:

1. weitere Unterschiedsschulungen nach Punkt FCL.135.A Buchstabe b,
2. eine Befähigungsüberprüfung,
3. eine Auffrischungsschulung nach Punkt FCL.140.A Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii,

d) Die Flüge mit Fluglehrer, Flüge unter Aufsicht nach Buchstabe a Nummer 1 Einleitungssatz, die Auffrischungsschulung nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii und Buchstabe c Nummer 3 und die Befähigungsüberprüfung nach Buchstabe a Nummer 2 und Buchstabe c Nummer 2 müssen in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten bzw. Prüfer unterzeichnet werden.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

ABSCHNITT C

PRIVATPILOTENLIZENZ (PRIVATE PILOT LICENCE, PPL)

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.200 Mindestalter

Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein.

FCL.205 Bedingungen

Bewerber um die Erteilung einer PPL müssen die Anforderungen für die Klassen- oder Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Luftfahrzeug wie in Abschnitt H festgelegt erfüllt haben.

FCL.210 Ausbildungslehrgang

a) Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen bei einer ATO oder DTO einen Ausbildungslehrgang absolvieren.
b) Der Lehrgang muss einen Theorieunterricht und Flugunterricht umfassen, der den mit der beantragten PPL verbundenen Rechten entspricht.
c) Der Theorieunterricht und die Flugausbildung können bei einer anderen DTO oder ATO absolviert werden als der, bei der der Bewerber seine Ausbildung begonnen hat.

FCL.215 — Prüfung der Theoriekenntnisse

Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen für den Nachweis eines den gewährten Rechten angemessenen Niveaus an Theoriekenntnissen Prüfungen in folgenden Sachgebieten ablegen:

a) Allgemeine Sachgebiete:
   — Luftrecht,
   — menschliches Leistungsvermögen,
   — Meteorologie,
   — Kommunikation und
   — Navigation.
b) Besondere Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:
   — Grundlagen des Fliegens,
   — Betriebsverfahren,
   — Flugleistung und Flugplanung sowie
   — allgemeine Luftfahrzeugkunde.

FCL.235 Praktische Prüfung

a) Im Rahmen der praktischen Prüfung müssen Antragsteller für den Erwerb einer PPL ihre Befähigung zum PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sowie ihre Kenntnisse der einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den gewährten Rechten angemessenen Kompetenz nachweisen.
b) Antragsteller für die praktische Prüfung müssen ihren Flugunterricht auf einem Luftfahrzeug derselben Klasse oder desselben Musters absolviert haben wie es in der praktischen Prüfung verwendet wird.
c) Prüfungsmaßstäbe
   (1) Die praktische Prüfung ist in verschiedene Teile gegliedert, in denen die verschiedenen Phasen des Fluges entsprechend der geflogenen Luftfahrzeugkategorie behandelt werden.
   (2) Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen. Wenn der Bewerber mehr als 1 Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden.
   (3) Muss die Prüfung gemäß Nummer 2 wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Teils — einschließlich jener Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden —, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.
   (4) Falls nicht sämtliche Prüfungsteile in 2 Versuchen bestanden werden, muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die PPL Flugzeuge — PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) — Rechte

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

a) Die Rechte eines Inhabers einer PPL(A) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Flugzeugen oder TMG im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein und alle Rechte von Inhabern einer LAPL(A) auszuüben.
b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(A) mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für
   (1) die Durchführung von Flugausbildung für die LAPL(A) oder PPL(A);
   (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
   (3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit dieser Lizenz verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse.

FCL.210.A PPL(A) — Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

a) Bewerber um eine PPL(A) müssen mindestens 45 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben, wovon 5 in einem FSTD absolviert werden können; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
   (1) 25 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer sowie
   (2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.
b) Besondere Anforderungen an Bewerber, die Inhaber einer LAPL(A) sind.
   Bewerber um eine PPL(A), die Inhaber einer LAPL(A) sind, müssen nach der Erteilung der LAPL(A) mindestens 15 Stunden Flugzeit auf Flugzeugen absolviert haben, wovon mindestens 10 Stunden Flugausbildung sind, die in einem Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolviert wurden. Dieser Ausbildungslehrgang muss mindestens vier Stunden überwachten Alleinflug umfassen, davon mindestens zwei Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.
c) Besondere Anforderungen an Antragsteller, die Inhaber einer SPL sind, die nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erteilt wurde und auch Rechte für das Führen von TMG umfasst. Antragsteller für den Erwerb einer PPL(A), die Inhaber einer SPL mit TMG-Rechten sind, müssen Folgendes absolviert haben:
   (1) mindestens 24 Stunden Flugzeit auf TMG nach Eintragung der TMG-Rechte und
   (2) mindestens 15 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen in einem Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO; dies schließt zumindest die Anforderungen von Buchstabe a Nummer 2 ein.
d) Anrechnung. Bewerber, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Luftfahrzeugkategorie mit Ausnahme von Ballonen sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftfahrzeugen bis zu einer Höchstgrenze von 10 Stunden. Der Umfang der Anrechnung schließt in keinem Fall die Anforderungen in Buchstabe a Nummer 2 ein.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für die Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL)

FCL.205.S SPL — Rechte und Bedingungen

a) Die Rechte für den Inhaber einer SPL bestehen darin, als PIC auf Segelflugzeugen und Motorseglern tätig zu sein. Um die Rechte auf einem TMG ausüben zu können, muss der Inhaber die Anforderungen in FCL.135.S erfüllen.
b) Inhaber einer SPL
   (1) dürfen nur Fluggäste befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz mindestens 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben;
   (2) dürfen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb tätig sein, solange sie nicht
      i) das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
      ii) nach der Erteilung der Lizenz 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben,
      iii) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer absolviert haben.
c) Ungeachtet Buchstabe b Absatz 2 darf der Inhaber einer SPL mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für
   (1) die Durchführung von Flugausbildung für die LAPL(S) oder SPL;
   (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
   (3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

FCL.210.S SPL — Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

a) Bewerber um eine SPL müssen mindestens 15 Stunden Flugausbildung auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben; dies schließt zumindest die Anforderungen von FCL.110.S ein.
b) Bewerber um eine SPL, die Inhaber einer LAPL(S) sind, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen für die Erteilung einer SPL. Bewerber um eine SPL, die im Zeitraum von 2 Jahren vor der Antragstellung Inhaber einer LAPL(S) waren, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse und der Flugausbildung.
c) Anrechnung. Bewerber, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Luftfahrzeugkategorie mit Ausnahme von Ballonen sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftfahrzeugen bis zu einer Höchstgrenze von 7 Stunden. Der Umfang der Anrechnung schließt in keinem Fall die Anforderungen von FCL.110.S Buchstabe a Nummern 2 bis 4 ein.

FCL.220.S SPL — Startarten

Die Rechte der SPL sind auf die Startart beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben und die neuen Rechte können ausgeübt werden, wenn der Pilot die Anforderungen gemäß FCL.130.S erfüllt.

FCL.230.S SPL — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

Inhaber einer SPL dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie die Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung gemäß FCL.140.S erfüllen.

ABSCHNITT H
KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN
KAPITEL 1
Allgemeine Anforderungen

FCL.700 Umstände, unter denen Klassen- oder Musterberechtigungen erforderlich sind

a) Inhaber einer Pilotenlizenz dürfen nur dann als Piloten eines Luftfahrzeugs handeln, wenn sie über eine gültige und geeignete Klassen- oder Musterberechtigung verfügen, es sei denn,
   1. sie üben die mit einer LAPL verbundenen Rechte aus,
   2. sie legen praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen für die Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen ab,
   3. sie erhalten Flugunterricht,
   4. sie sind Inhaber einer nach Punkt FCL.820 erteilten Testflugberechtigung
b) Ungeachtet Buchstabe a können Piloten im Falle von Flügen, die mit der Einführung oder Änderung von Luftfahrzeugmustern zusammenhängen, Inhaber einer speziellen von der zuständigen Behörde ausgestellten Berechtigung sein, mit der sie ermächtigt werden, die Flüge durchzuführen. Die Gültigkeit dieser Berechtigung muss auf diese speziellen Flüge beschränkt sein.

FCL.705 Rechte des Inhabers einer Klassen- oder Musterberechtigung

Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung sind berechtigt, auf den in der Berechtigung genannten Luftfahrzeugklassen oder -mustern als Pilot tätig zu sein.

FCL.710 Klassen- und Musterberechtigungen — Baureihen

a) Piloten müssen Unterschiedsschulungen oder ein Vertrautmachen absolvieren, um ihre Rechte auf eine andere Baureihe von Luftfahrzeugen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung zu erweitern. Im Falle unterschiedlicher Baureihen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung muss die Unterschiedsschulung oder das Vertrautmachen die einschlägigen Elemente umfassen, die gegebenenfalls in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) festgelegt sind.
b) Die Unterschiedsschulung muss bei einer der folgenden Stellen absolviert werden:
   1. einer ATO,
   2. einer DTO im Falle von Luftfahrzeugen nach Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110(a)(1)(c) und (a)(2)(c),
   3. einem Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses mit einem genehmigten Unterschiedsschulungsprogramm für die betreffende Klasse oder das betreffende Muster.
c) Ungeachtet der Anforderung in Punkt (b) kann eine Unterschiedsschulung für TMG, einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk (SEP), einmotorige Flug zeuge mit Turbinentriebwerk (SET) und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk (MEP) von einem entsprechend qualifizierten Lehrberechtigten durchgeführt werden, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

d) Haben Piloten, nachdem sie ihre Rechte auf eine andere Baureihe innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung gemäß diesem Punkt erweitert haben, diese Baureihe in den vorangegangenen zwei Jahren nicht geflogen, müssen sie vor Ausübung ihrer Rechte in dieser Baureihe eine der folgenden Schulungen oder die folgende Überprüfung in dieser Baureihe absolvieren:“
   1. weitere Unterschiedsschulungen nach den Buchstaben a und b oder gegebenenfalls c,
   2. eine Befähigungsüberprüfung,
   3. eine Auffrischungsschulung nach Punkt FCL.740.A Buchstabe b Nummer 1 Ziffer ii Buchstabe C im Falle einer Baureihe innerhalb der SEP-Klassenberechtigung mit einem bestimmten in Artikel 2 Nummer 8c genannten Motortyp.

   da) Punkt FCL.710 Buchstabe d gilt nicht im Fall von Baureihen innerhalb der TMG- und der SEP-Klassenberechtigung mit demselben Motortyp nach Artikel 2 Nummer 8c dieser Verordnung.

e) Die Unterschiedsschulung oder Befähigungsüberprüfung in dieser Baureihe wird in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten oder Prüfer entsprechend unterzeichnet.

FCL.725 Bestimmungen für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen

a) Ausbildungslehrgang. Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Bewerber um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk, eine Klassenberechtigung für TMG oder eine Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber nach Anhang VIII (Teil-DTO) Punkt DTO.GEN.110(a)(2)(c) können den Ausbildungslehrgang bei einer DTO absolvieren. Die Ausbildung für die Musterberechtigung muss die obligatorischen Ausbildungselemente für das entsprechende Muster wie in den gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU)Nr. 748/2012 der Kommission festgelegten betrieblichen Eignungsdaten definiert enthalten.

b) *Prüfung der theoretischen Kenntnisse*.
   Der Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung muss eine von der ATO durchgeführte Prüfung der theoretischen Kenntnisse zum Nachweis des Stands der theoretischen Kenntnisse ablegen, die für den sicheren Betrieb der betreffenden Luftfahrzeugklasse bzw. des betreffenden Luftfahrzeugmusters erforderlich sind.
   (1) Bei Luftfahrzeugen mit mehreren Piloten erfolgt die Prüfung der theoretischen Kenntnisse schriftlich und umfasst mindestens 100 Multiple-Choice-Fragen, die alle Hauptsachgebiete des Lehrplans angemessen abdecken.
   (2) Bei mehrmotorigen Luftfahrzeugen mit einem Piloten erfolgt die Prüfung der theoretischen Kenntnisse schriftlich, und die Zahl der Multiple-Choice-Fragen richtet sich nach der Komplexität des Luftfahrzeugs.
   (3) Bei einmotorigen Luftfahrzeugen wird die Prüfung der theoretischen Kenntnisse mündlich vom Prüfer während der praktischen Prüfung durchgeführt, um festzustellen, ob ein zufrieden stellender Kenntnisstand erreicht wurde.
   (4) Bei Flugzeugen mit einem Piloten, die als Hochleistungsflugzeuge eingestuft sind, erfolgt die Prüfung schriftlich und umfasst mindestens 100 Multiple-Choice-Fragen, die alle Sachgebiete des Lehrplans angemessen abdecken.
   (5) Bei einmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten (Wasserflugzeuge) erfolgt die Prüfung schriftlich und muss mindestens 30 Multiple-Choice-Fragen umfassen.

c) *Praktische Prüfung*. Der Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung muss eine praktische Prüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils zum Nachweis der praktischen Fertigkeiten ablegen, die für den sicheren Betrieb der betreffenden Luftfahrzeugklasse bzw. des betreffenden Luftfahrzeugmusters erforderlich sind. Der Bewerber muss die praktische Prüfung innerhalb eines Zeitraums von 6 Monaten nach Beginn des Klassen- bzw. Musterberechtigungslehrgangs und innerhalb eines Zeitraums von 6 Monaten vor dem Antrag auf Erteilung der Klassen- oder Musterberechtigung ablegen.

d) Bei Bewerbern, die bereits eine Musterberechtigung für das Führen eines Luftfahrzeugmusters entweder mit einem Piloten oder mit mehreren Piloten besitzen, gelten die theoretischen Anforderungen als bereits erfüllt, wenn sie einen Antrag auf Hinzufügung des Rechts für die jeweils andere Betriebsform auf demselben Luftfahrzeugmuster stellen. Diese Bewerber haben für die andere Betriebsform bei einer ATO oder einem AOC-Inhaber, der speziell für eine solche Ausbildung über eine Zulassung der zuständigen Behörde verfügt, eine zusätzliche Flugausbildung zu absolvieren. Die Betriebsform wird in die Lizenz eingetragen.

e) Ungeachtet der vorstehenden Absätze sind Piloten, die Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Testflugberechtigung sind und die an Entwicklungs-, Zertifizierungs- oder Fertigungstestflügen für ein Luftfahrzeug-

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

muster mitgewirkt und entweder 50 Stunden gesamte Flugzeit oder 10 Stunden Flugzeit als PIC bei technischen Prüfflügen in diesem Baumuster absolviert haben, berechtigt, einen Antrag auf Erteilung der betreffenden Musterberechtigung zu stellen, sofern sie die Erfahrungsanforderungen und die Voraussetzungen für die Erteilung dieser Musterberechtigung, wie in diesem Abschnitt festgelegt, für die betreffende Luftfahrzeugkategorie erfüllen.

f) Antragstellern für den Erwerb einer Klassenberechtigung für TMG, die auch Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind, die auch Rechte zum Führen von TMG umfasst, wird dies in Bezug auf die Anforderungen in den Punkten (a), (b) und (c) vollständig angerechnet.

FCL.740 Gültigkeit und Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen

a) Gültigkeit
Der Gültigkeitszeitraum von Klassen- und Musterberechtigungen beträgt 1 Jahr, ausgenommen Klassenberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit einem Piloten, wofür der Gültigkeitszeitraum 2 Jahre beträgt, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist. Entscheiden sich Piloten, die Verlängerungsanforderungen früher als in Punkt FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL und FCL.740.As vorgeschrieben zu erfüllen, beginnt die neue Gültigkeitsdauer am Tag der Befähigungsüberprüfung.

b) Erneuerung
Für die Erneuerung einer Klassen- oder Musterberechtigung müssen Bewerber alle folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und TMG-Klassenberechtigungen. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und TMG-Klassenberechtigungen muss der Antragsteller;
2. sie müssen vor der in Punkt (1) genannten Befähigungsüberprüfung bei einer ATO eine Auffrischungsschulung absolvieren, sofern von der ATO für notwendig erachtet, um das für den sicheren Betrieb der betreffenden Luftfahrzeugklasse oder des betreffenden Luftfahrzeugmusters erforderliche Befähigungsniveau zu erreichen, sofern sie nicht über eine gültige Berechtigung für dieselbe Luftfahrzeugklasse oder dasselbe Luftfahrzeugmuster verfügen, die in eine von einem Drittland nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten Pilotenlizenz eingetragen ist, und sie berechtigt sind, die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte auszuüben. Der Bewerber kann die Schulung bei einer der folgenden Stellen absolvieren:
   i) einer DTO oder ATO, wenn es sich bei der abgelaufenen Berechtigung um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk, eine Klassenberechtigung für TMG oder eine Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber nach Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110(a)(2)(c) handelte;
   ii) einer DTO, einer ATO oder bei einem Lehrberechtigten, wenn die Berechtigung vor höchstens drei Jahren ablief und es sich bei der Berechtigung um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk oder eine Klassenberechtigung für TMG handelte.
3. Ungeachtet der Punkte (b)(1) und (b)(2) sind Piloten, die Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Testflugberechtigung sind und die an Entwicklungs-, Zertifizierungs- oder Fertigungstestflügen für ein Luftfahrzeugmuster mitgewirkt und in dem Jahr vor dem Antrag entweder 50 Stunden gesamte Flugzeit oder 10 Stunden Flugzeit als PIC bei technischen Prüfflügen in diesem Baumuster absolviert haben, berechtigt, einen Antrag auf Verlängerung oder Erneuerung der betreffenden Musterberechtigung zu stellen.
5. Die Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten kann mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer BIR nach Punkt FCL.835(g)(8) kombiniert werden

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie

FCL.720.A Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Voraussetzungen für die Erteilung von Klassen- oder Musterberechtigungen — Flugzeuge

Sofern nicht in den gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 (OSD) festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes fest gelegt ist, müssen Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechti-

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

gung die folgenden Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Voraussetzungen für die Erteilung der betreffenden Berechtigung erfüllen:

a) Flugzeuge mit einem Piloten:
Bewerber, die erstmals eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein Flugzeug mit einem Piloten beantragen und die Berechtigung, das Flugzeug im Betrieb mit mehreren Piloten zu führen, erlangen wollen, müssen die Anforderungen in Buchstabe b Nummern 4 und 5 erfüllen. Zusätzlich gilt für
   1. mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten:
   Bewerber, die erstmals eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein mehrmotoriges Flugzeug mit einem Piloten beantragen, müssen mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot (PIC) auf Flugzeugen absolviert haben.
   2. technisch nicht komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten:
   Vor dem Beginn der Flugausbildung müssen Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein Flugzeug mit einem Piloten, das als Hochleistungsflugzeug eingestuft ist,
      i) mindestens insgesamt 200 Stunden Flugerfahrung besitzen, davon 70 Stunden als verantwortlicher Pilot (PIC) auf Flugzeugen, und
      ii) einer der folgenden Anforderungen genügen:
         A) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines Lehrgangs für zusätzliche Theoriekenntnisse sein, der bei einer ATO absolviert wurde, oder
         B) die ATPL(A)-Theorieprüfungen gemäß diesem Anhang (Teil-FCL) bestanden haben oder
         C) zusätzlich zu einer Lizenz, die gemäß diesem Anhang (Teil-FCL) erteilt wurde, Inhaber einer ATPL(A) oder CPL(A)/IR mit Anrechnung der Theoriekenntnisse für ATPL(A) sein, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde;
   3. technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten:
   Bewerber um die Erteilung einer Musterberechtigung für ein technisch kompliziertes Flugzeug mit einem Piloten, das als Hochleistungsflugzeug eingestuft ist, müssen zusätzlich zu den Anforderungen von Nummer 2 Inhaber einer IR(A) für ein ein- oder mehrmotoriges Flugzeug gemäß Abschnitt G sein bzw. gewesen sein und die Anforderungen von Buchstabe b Nummer 5 erfüllen.

b) Flugzeuge mit mehreren Piloten:
Bewerber um die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit mehreren Piloten müssen Flugschüler sein, die derzeit eine Ausbildung in einem MPL-Ausbildungslehrgang durchlaufen oder die folgenden Anforderungen erfüllen:
   1. mindestens insgesamt 70 Stunden Flugerfahrung als verantwortlicher Pilot (PIC) auf Flugzeugen besitzen;
   2. Inhaber einer IR(A)-Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sein oder gewesen sein;
   3. die ATPL(A)-Theorieprüfungen gemäß diesem Anhang (Teil-FCL) bestanden haben und
   4. sofern der Musterberechtigungslehrgang nicht mit einem MCC-Lehrgang kombiniert wird,
      i) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs in Flugzeugen sein oder
      ii) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs in Hubschraubern sein und mehr als 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten besitzen oder
      iii) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten absolviert haben oder
      iv) mindestens 500 Stunden als Pilot im Betrieb mit mehreren Piloten auf mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten im gewerblichen Luftverkehr gemäß den einschlägigen Flugbetriebsanforderungen absolviert haben und
   5. den in FCL.745.A genannten Ausbildungslehrgang abgeschlossen haben.

c) Unbeschadet Buchstabe b kann ein Mitgliedstaat eine Musterberechtigung mit beschränkten Rechten für Flugzeuge mit mehreren Piloten erteilen, die deren Inhaber berechtigt, oberhalb der Flugfläche 200 als Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, tätig zu sein, sofern zwei weitere Besatzungsmitglieder eine Musterberechtigung gemäß Buchstabe b innehaben.

d) Soweit dies in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) entsprechend bestimmt ist, kann die Ausübung der Rechte einer Musterberechtigung anfänglich auf Fliegen unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten beschränkt werden. Die Flugstunden unter Aufsicht müssen in das Flugbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden. Die Beschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot nachweist, dass die gemäß den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) festgelegten Flugstunden unter Aufsicht absolviert wurden.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

FCL.725.A Theorie- und Flugunterricht für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen — Flugzeuge
Sofern nicht in den in Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten anderweitig festgelegt, gilt

a) für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten:
   1. Der Theorielehrgang für eine Klassenberechtigung für mehrmotorige Flug zeuge mit einem Piloten umfasst mindestens 7 Stunden Ausbildung auf einem mehrmotorigen Flugzeug und
   2. die Flugausbildung für eine Klassen- oder Musterberechtigung für mehr motorige Flugzeuge mit einem Piloten umfasst mindestens 2 Stunden und 30 Minuten Flugausbildung mit Fluglehrer unter normalen Bedingungen auf einem mehrmotorigen Flugzeug und mindestens 3 Stunden 30 Minuten Flugausbildung mit Fluglehrer in Triebwerkausfallverfahren und asymmetrischen Flugtechniken.

b) für Wasserflugzeuge mit einem Piloten:
   1. Der Ausbildungslehrgang für die Berechtigung für Wasserflugzeuge mit einem Piloten muss Theorie- und Flugunterricht umfassen und
      2. die Flugausbildung für eine Klassen- oder Musterberechtigung „Wasserflugzeug“ für Wasserflugzeuge mit einem Piloten muss mindestens 8 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer, wenn die Bewerber Inhaber der Land-Version der betreffenden Klassen- oder Musterberechtigung sind, bzw. 10 Stunden umfassen, wenn die Bewerber nicht Inhaber einer solchen Berechtigung sind, und

c) für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten und Flugzeuge mit mehreren Piloten, dass die Ausbildungslehrgänge UPRT-Theorie- und -Flugunterricht entsprechend den klassen- oder musterspezifischen Besonderheiten umfassen müssen.

FCL.740.A Verlängerung von Klassen- und Musterberechtigungen — Flugzeuge

b) Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten.
   (1) Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und TMG-Berechtigungen. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und TMG-Berechtigungen muss der Bewerber:
      i) innerhalb von 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in der betreffenden Klasse gemäß Anlage 9 dieses Teils bei einem Prüfer absolvieren oder
      ii) innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in der betreffenden Klasse absolvieren, die Folgendes umfassen:
         — 6 Stunden als PIC,
         — 12 Starts und 12 Landungen sowie
         — Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). Bewerbern wird diese Auffrischungsschulung erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung, eine praktische Prüfung oder eine Kompetenzbeurteilung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugmuster absolviert haben.
   (2) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer TMG-Berechtigung sind, können sie die Anforderungen von Absatz 1 in einer der beiden Klassen oder einer Kombination von beiden erfüllen und eine Verlängerung für beide Berechtigungen erhalten.
   (3) Einmotorige Turboprop-Flugzeuge mit einem Piloten. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige PTL-Flugzeuge müssen Bewerber innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung auf der betreffenden Klasse gemäß Anhang 9 dieses Teils bei einem Prüfer ablegen.
   (4) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer Klassenberechtigung für einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenmotor sind, können sie die Anforderungen von Absatz 1 Ziffer ii in einer der beiden Klassen oder einer Kombination von beiden erfüllen und die Einhaltung dieser Anforderungen für beide Berechtigungen erreichen. Mindestens 1 Stunde der vorgeschriebenen PIC-Zeit und 6 der vorgeschriebenen 12 Starts und Landungen müssen in jeder Klasse absolviert werden.

c) Bewerber, die eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Klassen- oder Musterberechtigung bestehen, dürfen die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

ABSCHNITT I
WEITERE BERECHTIGUNGEN

FCL.800 Kunstflugberechtigung

a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit Rechten für das Führen von Flugzeugen oder TMG dürfen Kunstflüge nur dann durchführen, wenn sie Inhaber einer Kunstflugberechtigung nach diesem Punkt sind.
b) Bewerber um eine Kunstflugberechtigung müssen Folgendes absolviert haben:
   (1) nach Erteilung der Lizenz mindestens 30 Stunden Flugzeit als PIC in Flugzeugen oder TMG;
   (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO, der Folgendes umfasst:
      i) einen für die Berechtigung angemessenen theoretischen Unterricht;
      ii) mindestens 5 Stunden Kunstflugunterricht in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb.
c) Die mit einer Kunstflugberechtigung verbundenen Rechte sind auf Kunstflug entweder in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb eingeschränkt, je nachdem, auf welchem Luftfahrzeug die Anforderungen von Punkt (b)(1) und Punkt (b)(2)(ii) erfüllt wurden. Diese Einschränkung wird auf Antrag aufgehoben, wenn ein Pilot mindestens 3 Schulungsflüge mit Fluglehrer, die den vollständigen Kunstfluglehrplan abdecken, in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb erfolgreich absolviert hat.
d) Antragsteller für den Erwerb einer Kunstflugberechtigung, die bereits Inhaber einer TMG-Klassenberechtigung sowie von Kunstflug-Fortgeschrittenenrechten für Segelflugzeuge nach Punkt SFCL.200(d) in Anhang III (Teil- SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind,
   1. unterliegen nicht der in Punkt (c) festgelegten Einschränkung ihrer Kunstflugberechtigung auf Flugzeuge, sofern sie die Anforderungen von Punkt (b)(1) und Punkt (b)(2)(ii) auf Flugzeugen erfüllt haben oder
   2. erhalten die vollständige Anrechnung in Bezug auf die Anforderungen nach Punkt (b) für die Erteilung einer auf TMG im Motorflug eingeschränkten Kunstflugberechtigung. Diese Einschränkung wird auf Antrag aufgehoben, wenn der Pilot die Ausbildung nach Punkt (c) abgeschlossen hat

FCL.805 Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern

a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit Rechten zum Fliegen von Flugzeugen oder TMGs dürfen Segelflugzeuge oder Banner nur schleppen, wenn sie Inhaber der entsprechenden Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen oder zum Schleppen von Bannern sind.
b) Bewerber um eine Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen müssen Folgendes absolviert haben:
   (1) mindestens 30 Flugstunden als PIC und 60 Starts und Landungen in Flugzeugen, wenn die Aktivität in Flugzeugen durchgeführt werden soll, oder in TMGs, wenn die Aktivität in TMGs durchgeführt werden soll, absolviert nach Erteilung der Lizenz;
   (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO, der Folgendes umfasst:
      i) theoretischen Unterricht über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen;
      ii) mindestens 10 Schulungsflüge, bei denen ein Segelflugzeug geschleppt wird, davon mindestens 5 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten, und
      iii) ausgenommen Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission 5 Eingewöhnungsflüge auf einem Segelflugzeug, das von einem Luftfahrzeug geschleppt wird.
c) Bewerber um eine Berechtigung für das Schleppen von Bannern müssen Folgendes absolviert haben:
   (1) mindestens 100 Flugstunden und 200 Starts und Landungen als PIC auf Flugzeugen oder TMGs nach Erteilung der Lizenz. Mindestens 30 dieser Flugstunden müssen in Flugzeugen absolviert werden, wenn die Aktivität in Flugzeugen durchgeführt werden soll, oder in TMGs, wenn die Aktivität in TMGs durchgeführt werden soll;
   (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO, der Folgendes umfasst:
      i) theoretischen Unterricht über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen;
      iii) mindestens 10 Schulungsflüge, bei denen ein Banner geschleppt wird, davon mindestens 5 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten.
d) Die mit den Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern verbundenen Rechte sind auf Flugzeuge oder TMG beschränkt, je nach Luftfahrzeug, in dem der Flugunterricht absolviert wurde. Für das Schleppen von Bannern sind die Rechte auf die für den Flugunterricht verwendete Schleppmethode zu beschränken. Die Rechte werden erweitert, wenn der Pilot mindestens drei Schulungsflüge mit einem Fluglehrer absolviert hat, die den vollen Schlepp-Lehrplan in einem der beiden Luftfahrzeuge und die Schleppmethode für das Schleppen von Bannern umfassen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

e) Um die mit den Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern verbundenen Rechte ausüben zu können, muss der Inhaber der Berechtigung während der letzten 24 Monate mindestens 5 Schleppflüge absolviert haben.
f) Wenn der Pilot die Anforderung von Buchstabe e nicht erfüllt, muss er die fehlenden Schleppflüge mit einem oder unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten absolvieren, bevor er die Ausübung seiner Rechte wieder aufnimmt.
g) Antragstellern für den Erwerb einer Berechtigung für das Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern mit TMG nach diesem Punkt, die bereits Inhaber einer Berechtigung für das Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern nach Punkt SFCL.205 von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind oder gegebenenfalls alle Anforderungen für die Erteilung dieser Berechtigung erfüllen, wird dies in Bezug auf die Anforderungen von Punkt (b) bzw. Punkt (c) vollständig angerechnet.

FCL.810 Nachtflugberechtigung

a) Flugzeuge, TMGs, Luftschiffe
   1. Für die Ausübung der mit einer LPL oder einer PPL für Flugzeuge, TMG oder Luftschiffe verbundenen Rechte unter VFR-Bedingungen bei Nacht müssen Antragsteller innerhalb eines Zeitraums von bis zu 6 Monaten einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
      i) theoretischen Unterricht;
      ii) mindestens 5 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, davon mindestens eine Stunde Überland-Navigation mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 50 km (27 NM) mit einem Lehrberechtigten und 5 Alleinstarts und 5 Allein-Landungen bis zum vollständigen Stillstand.
   2. Vor dem Absolvieren der Nachtausbildung müssen LAPL-Inhaber die grundlegende Instrumentenflug-Ausbildung absolviert haben, die für die Erteilung der PPL erforderlich ist.
   3. Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer Klassenberechtigung für TMG sind, können sie die Anforderungen von obigem Absatz 1 in einer der beiden Klassen oder in beiden Klassen erfüllen.
   4. Antragstellern für den Erwerb einer Nachtflugberechtigung für Flugzeuge oder TMG nach diesem Punkt, die bereits Inhaber einer TMG-Nachtflugberechtigung nach Punkt SFCL.210 von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind oder alle Anforderungen für die Erteilung dieser Berechtigung erfüllen, wird dies in Bezug auf die Anforderungen der Punkte (1) und (2) vollständig angerechnet

b) *Hubschrauber*. Wenn die Rechte einer PPL für Hubschrauber unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, muss der Bewerber:
   (1) mindestens 100 Flugstunden als Pilot in Hubschraubern nach der Erteilung der Lizenz absolviert haben, davon mindestens 60 Stunden als PIC auf Hubschraubern und 20 Stunden Überlandflug;
   (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss innerhalb von sechs Monaten absolviert werden und Folgendes umfassen:
      i) 5 Stunden theoretischen Unterricht;
      ii) 10 Stunden Instrumentenausbildungszeit für Hubschrauber mit einem Lehrberechtigten und
      iii) 5 Flugstunden bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon mindestens eine Stunde Überland-Navigation und 5 Platzrunden bei Nacht im Alleinflug. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.
   (3) Einem Bewerber, der Inhaber einer IR in einem Flugzeug oder TMG ist oder war, werden 5 Stunden auf die Anforderung in obigem Absatz 2 Ziffer ii angerechnet.

FCL.815 Bergflugberechtigung

a) Rechte. Die Rechte des Inhabers einer Bergflugberechtigung bestehen in der Durchführung von Flügen mit Flugzeugen oder TMG von und zu Geländen, für die die entsprechende von den Mitgliedstaaten benannte Behörde festgelegt hat, dass eine solche Berechtigung erforderlich ist. Inhaber einer LAPL oder einer PPL mit Rechten für das Führen von Flugzeugen oder TMG können eine erstmalige Bergberechtigung erlangen auf:
   (1) Rädern, womit das Recht erteilt wird, von und zu entsprechenden Geländen zu fliegen, wenn diese nicht schneebedeckt sind, oder

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

(2) Skiern, womit das Recht erteilt wird, von und zu entsprechenden Geländen zu fliegen, wenn diese schneebedeckt sind.
(3) Die mit der der erstmaligen Berechtigung verbundenen Rechte können auf Räder bzw. Skier erweitert werden, wenn der Pilot einen entsprechenden zusätzlichen Lehrgang für Vertrautmachen einschließlich theoretischem Unterricht und Flugausbildung bei einem Berg-Fluglehrer absolviert hat.

b) *Ausbildungslehrgang.* Bewerber um eine Bergflugberechtigung müssen innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten einen Lehrgang mit Theorieunterricht und Flugausbildung bei einer DTO oder ATO absolviert haben. Der Inhalt des Lehrgangs muss den mit der beantragten Bergflugberechtigung verbundenen Rechten angemessen sein.

c) *Praktische Prüfung*. Nach Abschluss der Ausbildung muss der Bewerber eine praktische Prüfung bei einem zu diesem Zweck qualifizierten Prüfer absolvieren. Die praktische Prüfung umfasst Folgendes:
(1) Eine mündliche Prüfung der theoretischen Kenntnisse;
(2) 6 Landungen auf mindestens 2 verschiedenen Geländen, für die festgelegt ist, dass eine Bergflugberechtigung erforderlich ist, und die nicht das Abflug-Gelände sind.

d) *Gültigkeit*.
Eine Bergflugberechtigung gilt für einen Zeitraum von 24 Monaten.

e) *Verlängerung*
Für die Verlängerung einer Bergflugberechtigung muss der Bewerber entweder
1. in den letzten 2 Jahren mindestens sechs Landungen auf einem Gelände durchgeführt haben, für das festgelegt ist, dass eine Bergflugberechtigung erforderlich ist, oder
2. eine Befähigungsüberprüfung absolvieren, die den Anforderungen in Buchstabe c entspricht.

f) *Erneuerung*. Wenn eine Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber die Anforderung gemäß Buchstabe e Nummer 2 erfüllen.

FCL.830 Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge

a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit dem Recht zum Fliegen von Segelflugzeugen dürfen ein Segelflugzeug oder einen Motorsegler mit Ausnahme von Reisemotorseglern nur in Wolken betreiben, wenn sie Inhaber einer Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge sind.

b) Bewerber um eine Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge müssen mindestens Folgendes absolviert haben:
(1) 30 Stunden als PIC in Segelflugzeugen oder Motorseglern nach der Erteilung der Lizenz;
(2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO, der Folgendes umfasst:
i) theoretischen Unterricht und
ii) mindestens 2 Stunden Flugunterricht mit einem Lehrberechtigten in Segelflugzeugen oder Motorseglern, wobei sie das Segelflugzeug aus schließlich nach Instrumenten gesteuert haben, wovon höchstens eine Stunde auf TMGs absolviert werden darf, und
(3) eine praktische Prüfung mit einem entsprechend qualifizierten FE.

c) Inhabern einer EIR oder einer IR(A) wird eine Anrechnung auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer i gewährt. Abweichend von Buchstabe b Absatz 2 Ziffer ii ist mindestens eine Stunde Flugunterricht mit einem Lehrberechtigten in einem Segelflugzeug oder Motorsegler außer TMG zu absolvieren, wobei sie das Segelflugzeug ausschließlich nach Instrumenten gesteuert haben.

d) Inhaber einer Wolkenflugberechtigung dürfen ihre Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten mindestens 1 Flugstunde oder 5 Flüge als PIC, der die Rechte der Wolkenflugberechtigung ausübt, in Segelflugzeugen oder Motorseglern mit Ausnahme von Reisemotorseglern absolviert haben.

e) Inhaber einer Wolkenflugberechtigung, die die Anforderungen gemäß Buchstabe d nicht erfüllen, müssen vor einer Wiederaufnahme der Ausübung ihrer Rechte:
(1) sich einer Befähigungsüberprüfung mit einem entsprechend qualifizierten FE unterziehen, oder
(2) die gemäß Buchstabe d vorgeschriebenen zusätzlichen Flugzeiten bzw. Flüge mit einem qualifizierten Lehrberechtigten absolvieren.

f) Inhabern einer gültigen EIR oder einer IR(A) ist eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen gemäß Buchstabe d zu gewähren.

C) Anhang IV zu VO(EU)1178/2011 – Teil-MED[78]

ABSCHNITT A

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN
UNTERABSCHNITT 1
Allgemeines

MED.A.020 Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit

a) Lizenzinhaber dürfen die mit ihrer Lizenz und mit zugehörigen Berechtigungen oder Zeugnissen verbundenen Rechte nicht ausüben und Flugschüler dürfen nicht allein fliegen, wenn sie:
   (1) sich der Einschränkung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit bewusst sind, die es ihnen unmöglich machen könnte, ihre Rechte sicher auszuüben;
   (2) ein verschreibungspflichtiges oder nicht verschreibungspflichtiges Arzneimittel einnehmen oder anwenden, das sie in der sicheren Ausübung der mit der verwendeten Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet;
   (3) sich einer medizinischen Behandlung, einem chirurgischen Eingriff oder einer anderen Behandlung unterziehen, die die sichere Ausübung der mit der verwendeten Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet.

b) Weiterhin müssen sich Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses ohne unangemessene Verzögerung und vor Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte von den flugmedizinischen Beratungszentren, flugmedizinischen Sachverständigen bzw. Ärzten für Allgemeinmedizin flugmedizinisch beraten lassen, wenn sie
   (1) sich einem chirurgischen Eingriff oder einem invasiven Verfahren unterzogen haben;
   (2) mit der regelmäßigen Einnahme oder Anwendung von Arzneimitteln begonnen haben;
   (3) sich eine erhebliche Verletzung zugezogen haben, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt;
   (4) unter einer erheblichen Erkrankung leiden, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt;
   (5) schwanger sind;
   (6) in ein Krankenhaus oder eine Klinik eingewiesen worden sind;
   (7) erstmalig eine korrigierende Sehhilfe benötigen.

c) In den Fällen von Buchstabe b gilt Folgendes:
   (1) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und Klasse 2 müssen ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen konsultieren. Das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige muss die flugmedizinische Tauglichkeit der Lizenzinhaber beurteilen und entscheiden, ob diese die Rechte ihrer Lizenz wieder ausüben können;
   (2) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen für LAPL müssen ein flugmedizinisches Zentrum, einen flugmedizinischen Sachverständigen oder den Arzt für Allgemeinmedizin konsultieren, der das Tauglichkeitszeugnis unterschrieben hat. In diesem Fall muss das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin ihre flugmedizinische Tauglichkeit beurteilen und entscheiden, ob sie die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder ausüben können;

MED.A.025 Verpflichtungen von flugmedizinischen Zentren, flugmedizinischen Sachverständigen, Ärzten für Allgemeinmedizin und Ärzten für Arbeitsmedizin

a) Bei der Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen und Beurteilungen gemäß diesem Anhang (Part-MED) müssen das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige, der Arzt für Allgemeinmedizin und der Arzt für Arbeitsmedizin
   1. sicherstellen, dass die Kommunikation mit dem Bewerber ohne Sprachbarrieren möglich ist;
   2. den Bewerber auf die Folgen hinweisen, die unvollständige, ungenaue oder falsche Angaben bezüglich seiner Krankengeschichte nach sich ziehen;
   3. die Genehmigungsbehörde oder, im Falle von Inhabern von Flugbegleiterbescheinigungen, die zuständige Behörde informieren, falls der Bewerber unvollständige, ungenaue oder falsche Angaben bezüglich seiner Krankengeschichte macht;
   4. die Genehmigungsbehörde informieren, wenn der Bewerber in irgendeiner Phase des Verfahrens die Beantragung eines Tauglichkeitszeugnisses zurückzieht.

---

[78] idgF DVO(EU) 2020/359

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

b) Nach Abschluss der flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen müssen das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige, der Arzt für Allgemeinmedizin und der Arzt für Arbeitsmedizin
   1. dem Bewerber mitteilen, ob er tauglich oder nicht tauglich ist oder an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, das flugmedizinische Zentrum bzw. den flugmedizinischen Sachverständigen verwiesen wird;
   2. den Bewerber über jede Einschränkung informieren, die die Flugausbildung oder die mit der Lizenz bzw. der Flugbegleiterbescheinigung verbundenen Rechte einschränken könnte;
   3. einen Bewerber, der als untauglich beurteilt wurde, über sein Recht auf Überprüfung der Entscheidung gemäß den Verfahren der zuständigen Behörde informieren;
   4. im Falle von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde unverzüglich einen unterzeichneten oder elektronisch authentisierten Bericht mit den detaillierten Ergebnissen der für die Klasse des Tauglichkeitszeugnisses erforderlichen flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen sowie eine Kopie des Antragsformulars, des Untersuchungsformulars und des Tauglichkeitszeugnisses vorlegen;
   5. den Bewerber auf seine Verpflichtungen im Falle einer Einschränkung der Tauglichkeit nach Punkt MED.A.020 hinweisen.

c) Wird eine Konsultation des medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde nach diesem Anhang (Teil-MED) gefordert, haben das flugmedizinische Zentrum und der flugmedizinische Sachverständige das von der zuständigen Behörde festgelegte Verfahren einzuhalten. 10.1.2019 L 8/5 Amtsblatt der Europäischen Union DE

d) Flugmedizinische Zentren, flugmedizinische Sachverständige, Ärzte für Allgemeinmedizin und Ärzte für Arbeitsmedizin müssen ihre Aufzeichnungen der Einzelheiten der gemäß diesem Anhang (Teil-MED) durchgeführten flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen sowie ihre Ergebnisse für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren oder gegebenenfalls einen nach einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen längeren Zeitraum aufbewahren.

e) Flugmedizinische Zentren, flugmedizinische Sachverständige, Ärzte für Allgemeinmedizin und Ärzte für Arbeitsmedizin müssen dem medizinischen Sachverständigen der zuständigen Behörde auf Aufforderung alle flugmedizinischen Aufzeichnungen und Berichte und sonstigen relevanten Informationen vorlegen, wenn dies erforderlich ist für
   1. die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen;
   2. Aufsichtszwecke.

f) Nach Punkt ARA.MED.160(d) müssen flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständige die Daten in die Europäische flugmedizinische Datenbank eintragen und die Daten aktualisieren.

UNTERABSCHNITT 2

Anforderungen für Tauglichkeitszeugnisse

MED.A.030 Tauglichkeitszeugnisse

a) Ein Flugschüler darf erst dann Alleinflüge durchführen, wenn er Inhaber des Tauglichkeitszeugnisses ist, das für die betreffende Lizenz erforderlich ist.

b) Ein Bewerber für eine Lizenz nach Anhang I (Teil-FCL) muss über ein Tauglichkeitszeugnis verfügen, das nach diesem Anhang (Teil-MED) erteilt wurde und für die Rechte geeignet ist, die mit der beantragten Lizenz verbunden sind.

c) Für die Ausübung
   a. der mit einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz (LAPL), einer Ballonpilotenlizenz (BPL) nach Anhang III (Teil- BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 oder einer Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL) nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 verbundenen Rechte benötigt der Pilot mindestens ein gültiges LAPL-Tauglichkeitszeugnis,
   b. der mit einer Privatpilotenlizenz (PPL) verbundenen Rechte benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,
   c. der mit einer BPL verbundenen Rechte für die Zwecke
      i) der gewerblichen Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

ii) eines anderen Flugbetriebs als der gewerblichen Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen benötigt der Pilot, wenn sich mehr als 4 Personen an Bord befinden, mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

d. der mit einer SPL verbundenen Rechte für die Zwecke des gewerblichen Flugbetriebs mit Segelflugzeugen, mit Ausnahme des in Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genannten Flugbetriebs, benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

e. der mit einer Lizenz für Berufspiloten (CPL), einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) oder einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL) verbundenen Rechte benötigt der Pilot ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1.

d) Wenn die Privatpilotenlizenz oder die Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz um eine Nachtflugberechtigung ergänzt werden soll, muss der Lizenzinhaber farbensicher sein.

e) Wenn eine Privatpilotenlizenz um eine Instrumentenflugberechtigung oder eine Basis-Instrumentenflugberechtigung ergänzt werden soll, muss der Lizenzinhaber sich Reintonaudiometrie-Untersuchungen mit der Periodizität und nach dem Standard, die für Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 vorgeschrieben sind, unterziehen.

f) Lizenzinhaber dürfen zu keiner Zeit über mehrere gemäß diesem Anhang (Teil-MED) erteilte Tauglichkeitszeugnisse verfügen.

MED.A.040 Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen

a) Ein Tauglichkeitszeugnis darf erst erteilt, verlängert oder erneuert werden, wenn die erforderlichen flugmedizinischen Untersuchungen bzw. Beurteilungen abgeschlossen sind und der Bewerber als tauglich beurteilt wurde.

b) Erstmalige *Erteilung*

1. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 müssen von einem flugmedizinischen Zentrum erteilt werden.
2. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen erteilt werden.
3. LAPL-Tauglichkeitszeugnisse müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen erteilt werden. Sie können auch von einem Arzt für Allgemeinmedizin erteilt werden, sofern nach dem einzelstaatlichen Recht des Mitgliedstaats der Genehmigungsbehörde, bei der das Tauglichkeitszeugnis beantragt wurde, zulässig.

c) Verlängerung *und Erneuerung*

1. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und der Klasse 2 müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen verlängert und erneuert werden.
2. LAPL-Tauglichkeitszeugnisse müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen verlängert und erneuert werden. Sie können auch von einem Arzt für Allgemeinmedizin verlängert oder erneuert werden, sofern nach dem einzelstaatlichen Recht des Mitgliedstaats der Genehmigungsbehörde, bei der das Tauglichkeitszeugnis beantragt wurde, zulässig.

d) Das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin darf ein Tauglichkeitszeugnis nur erteilen, verlängern oder erneuern, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Bewerber hat ihnen eine vollständige Krankengeschichte und — sofern vom flugmedizinischen Zentrum, vom flugmedizinischen Sachverständigen oder vom Arzt für Allgemeinmedizin gefordert — die Ergebnisse der medizinischen Untersuchungen und Tests vorgelegt, die vom behandelnden Arzt des Bewerbers oder von sonstigen Fachärzten durchgeführt wurden;
2. das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin hat die flugmedizinische Beurteilung auf Grundlage der medizinischen Untersuchungen und Tests durchgeführt, die für das betreffende Tauglichkeitszeugnis erforderlich sind, um zu bestätigen, dass der Bewerber sämtlichen relevanten Anforderungen dieses Anhangs (Teil-MED) genügt.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

e) Der flugmedizinische Sachverständige, das flugmedizinische Zentrum oder, im Falle einer Verweisung, der medizinische Sachverständige der Genehmigungsbehörde kann verlangen, dass sich der Bewerber, wenn dies klinisch oder epidemiologisch indiziert ist, weiteren medizinischen Untersuchungen und Überprüfungen unterzieht, bevor das Tauglichkeitszeugnis erteilt, verlängert oder erneuert wird.

f) Der medizinische Sachverständige der Genehmigungsbehörde kann ein Tauglichkeitszeugnis erteilen oder neu erteilen.

MED.A.045 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen

a) Gültigkeit

1. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 sind für einen Zeitraum von 12 Monaten gültig.
2. Abweichend von Nummer 1 sind Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 6 Monate gültig, wenn der Lizenzinhaber:
   i) auf Luftfahrzeugen mit einem alleinigen Piloten in der gewerblichen Beförderung von Fluggästen tätig ist und das 40. Lebensjahr vollendet hat;
   ii) das 60. Lebensjahr vollendet hat.
3. Die Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2 beträgt
   i) 60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40. Lebensjahr vollendet hat. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 40. Lebensjahres des Lizenzinhabers ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 42. Lebensjahres des Lizenzinhabers;
   ii) 24 Monate bei Lizenzinhabern, die zwischen 40 und 50 Jahre alt sind. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 50. Lebensjahres des Lizenzinhabers ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 51. Lebensjahres des Lizenzinhabers;
   iii) 12 Monate bei Lizenzinhabern, die älter als 50 Jahre sind.
4. Die Gültigkeitsdauer von LAPL-Tauglichkeitszeugnissen beträgt
   i) 60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40. Lebensjahr vollendet hat. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 40. Lebensjahres des Lizenzinhabers ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 42. Lebensjahres des Lizenzinhabers;
   ii) 24 Monate bei Lizenzinhabern, die älter als 40 Jahre sind.
5. Die Gültigkeitsdauer eines Tauglichkeitszeugnisses, einschließlich aller zugehörigen Untersuchungen oder besonderen Überprüfungen, berechnet sich ab dem Zeitpunkt der flugmedizinischen Untersuchung im Falle einer erstmaligen Erteilung und Erneuerung und ab dem Zeitpunkt des Ablaufs der Gültigkeit des vorherigen Tauglichkeitszeugnisses im Falle einer Verlängerung.

b) *Verlängerung* Flugmedizinische Untersuchungen bzw. Beurteilungen zur Verlängerung eines Tauglichkeitszeugnisses können bis zu 45 Tage vor dem Ablaufdatum des Tauglichkeitszeugnisses durchgeführt werden.

c) *Erneuerung*

1. Erfüllt der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses die Vorgaben gemäß Buchstabe b nicht, so ist eine Erneuerungsuntersuchung bzw. -beurteilung erforderlich.
2. Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und der Klasse 2 gilt Folgendes:
   i) Ist die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses seit weniger als 2 Jahren abgelaufen, wird eine routinemäßige flugmedizinische Untersuchung zur Verlängerung durchgeführt;
   ii) ist die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses seit mehr als 2 Jahren, jedoch weniger als 5 Jahren abgelaufen, darf das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige die flugmedizinische Untersuchung zur Erneuerung erst nach einer Beurteilung der flugmedizinischen Akten des Bewerbers durchführen;
   iii) ist die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses seit mehr als 5 Jahren abgelaufen, gelten dieselben flugmedizinischen Untersuchungsanforderungen wie bei einer erstmaligen Erteilung, wobei die Beurteilung auf der Grundlage der Anforderungen für eine Verlängerung durchzuführen ist.
3. Bei LAPL-Tauglichkeitszeugnissen hat das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin eine Beurteilung der Krankengeschichte des Bewerbers und die flugmedizinischen Untersuchungen bzw. Beurteilungen nach den Punkten MED.B.005 und MED.B.095 durchzuführen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

MED.A.050 Verweisung

a) Wird ein Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder der Klasse 2 nach Punkt MED.B.001 an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen, übermittelt das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige die betreffenden medizinischen Unterlagen an die Genehmigungsbehörde.

b) Wird ein Bewerber um ein LAPL-Tauglichkeitszeugnis nach Punkt MED.B.001 an einen flugmedizinischen Sachverständigen oder an ein flugmedizinisches Zentrum verwiesen, übermittelt der Arzt für Allgemeinmedizin die betreffenden medizinischen Unterlagen an den flugmedizinischen Sachverständigen bzw. das flugmedizinische Zentrum.

ABSCHNITT B

ANFORDERUNGEN FÜR TAUGLICHKEITSZEUGNISSE FÜR PILOTEN

UNTERABSCHNITT 1

Allgemeines

MED.B.001 Einschränkungen in Tauglichkeitszeugnissen

a) Einschränkungen *in Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und der Klasse 2* 1.
   1. Wenn ein Bewerber die Anforderungen, die für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der jeweiligen Klasse gelten, nicht vollständig erfüllt, aber davon ausgegangen werden kann, dass die sichere Ausübung der mit der verwendeten Lizenz verbundenen Rechte dadurch wahrscheinlich nicht gefährdet wird, muss das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige
      i) bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 die Entscheidung über die Tauglichkeit des Bewerbers, wie in diesem Abschnitt angegeben, dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde übertragen;
      ii) in Fällen, in denen eine Verweisung an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde in diesem Abschnitt nicht vorgesehen ist, beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben sicher auszuüben, wenn die auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebene(n) Einschränkung(en) eingehalten wird/werden, und das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) erteilen;
      iii) bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, wie in diesem Abschnitt angegeben, beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben sicher auszuüben, wenn die auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebene(n) Einschränkung(en) eingehalten wird/werden, und das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) erteilen;
   2. Das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige kann ein Tauglichkeitszeugnis mit den gleichen Einschränkungen verlängern oder erneuern, ohne den Bewerber an die Genehmigungsbehörde zu verweisen oder den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu konsultieren.

b) Einschränkungen *in Tauglichkeitszeugnissen für LAPL*
   1. Wenn ein Arzt für Allgemeinmedizin nach eingehender Prüfung der Krankengeschichte des Bewerbers für ein LAPL-Tauglichkeitszeugnis zu dem Schluss kommt, dass dieser den Anforderungen an die flugmedizinische Tauglichkeit nicht genügt, muss der Arzt für Allgemeinmedizin den Bewerber an ein flugmedizinisches Zentrum oder an einen flugmedizinischen Sachverständigen verweisen, es sei denn bei dem Bewerber sind nur Einschränkungen hinsichtlich des Tragens einer korrigierenden Sehhilfe oder der Gültigkeitsdauer des Tauglichkeitszeugnisses erforderlich.
   2. Wird ein Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL nach Nummer 1 an ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen verwiesen, müssen diese unter gebührender Berücksichtigung der Punkte MED.B.005 und MED.B.095 beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben sicher auszuüben, wenn die auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebene(n) Einschränkung(en) eingehalten wird/werden, und das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) erteilen. Das flugmedizinische

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige muss stets das Erfordernis in Erwägung ziehen, dem Bewerber das Recht zur Beförderung von Fluggästen einzuschränken (Einschränkung OPL — Operational Passenger Limitation — gültig nur ohne Fluggäste).

3. Der Arzt für Allgemeinmedizin kann ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL mit den gleichen Einschränkungen verlängern oder erneuern, ohne den Bewerber an ein flugmedizinisches Zentrum oder an einen flugmedizinischen Sachverständigen zu verweisen.

c) Bei der Beurteilung, ob eine Einschränkung notwendig ist, ist insbesondere Folgendes zu prüfen:

1. ob ein bestätigtes medizinisches Ergebnis darauf hinweist, dass unter bestimmten Umständen die Nichterfüllung der nummerischen oder sonstig festgelegten Anforderungen eine Ausprägung annimmt, bei der die Ausübung der mit der beantragten Lizenz verbundenen Rechte die Flugsicherheit wahrscheinlich nicht gefährdet;
2. die für die auszuübende Tätigkeit relevante Fähigkeit, Qualifikation und Erfahrung des Bewerbers.

d) *Kürzel für Einschränkungen der Tätigkeit (als Pilot)*

1. Einschränkung auf den Betrieb mit mehreren Piloten (Operational Multi-pilot Limitation, OML — nur Klasse 1)
   i) Wenn der Inhaber einer CPL, ATPL oder MPL die Anforderungen für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 nicht vollständig erfüllt und an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen wurde, muss dieser medizinische Sachverständige beurteilen, ob das Tauglichkeitszeugnis mit der Einschränkung OML („gültig nur als qualifizierter Kopilot oder mit qualifiziertem Kopiloten“) erteilt werden kann. 10.1.2019 L 8/9 Amtsblatt der Europäischen Union DE
   ii) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OML darf ein Luftfahrzeug nur zusammen mit einem anderen Piloten führen, wenn dieser andere Pilot für das Führen eines Luftfahrzeugs der betreffenden Klasse und des betreffenden Musters vollständig qualifiziert ist, nicht der Einschränkung OML unterliegt und das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.
   iii) Die Einschränkung OML für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 ist erstmals vom medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde einzutragen und darf nur von diesem ausgetragen werden.
2. Einschränkung auf den Betrieb mit Sicherheitspiloten (Operational Safety Pilot Limitation, OSL — Klasse 2 und LAPL-Rechte)
   i) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OSL darf ein Luftfahrzeug nur führen, wenn ein anderer Pilot mitfliegt, der als verantwortlicher Pilot Luftfahrzeuge der betreffenden Klasse und des betreffenden Musters führen darf, wenn das Luftfahrzeug mit Doppelsteuer ausgerüstet ist und der zweite Pilot einen Sitz einnimmt, der die unmittelbare Übernahme der Steuerung erlaubt.
   ii) Die Einschränkung OSL für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde ein- oder ausgetragen werden.
   iii) Die Einschränkung OSL für Tauglichkeitszeugnisse für LAPL darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen ein- oder ausgetragen werden.
3. Einschränkung auf den Betrieb ohne Fluggäste (Operational passenger limitation, OPL — Klasse 2 und LAPL- Rechte)
   i) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OPL darf nur Luftfahrzeuge führen, an deren Bord sich keine Fluggäste befinden.
   ii) Die Einschränkung OPL für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde ein- oder ausgetragen werden.
   iii) Die Einschränkung OPL für Tauglichkeitszeugnisse für LAPL darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen ein- oder ausgetragen werden.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

4. Einschränkung des Pilotenbetriebs (Operational pilot restriction limitation, ORL — Klasse 2 und LAPL-Rechte)
   i) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung ORL darf nur dann ein Luftfahrzeug führen, wenn eine der beiden folgenden Bedingungen erfüllt ist:
      A) Ein anderer Pilot fliegt mit, der vollständig qualifiziert ist, als verantwortlicher Pilot Luftfahrzeuge der betreffenden Klasse und des betreffenden Musters zu führen, das Luftfahrzeug ist mit Doppelsteuer ausgerüstet und der zweite Pilot nimmt einen Sitz ein, der die unmittelbare Übernahme der Steuerung erlaubt.
      B) An Bord des Luftfahrzeugs befinden sich keine Fluggäste.
   ii) Die Einschränkung ORL für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde ein- oder ausgetragen werden.
   iii) Die Einschränkung ORL für Tauglichkeitszeugnisse für LAPL darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen ein- oder ausgetragen werden.
5. Besondere Einschränkungen wie angegeben (Special restrictions as specified, SSL) Der Einschränkung SSL auf einem Tauglichkeitszeugnis ist eine Beschreibung der Einschränkung hinzuzufügen.

e) Sofern für die Gewährleistung der Flugsicherheit erforderlich, können dem Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses durch den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, das flugmedizinische Zentrum, den flugmedizinische Sachverständigen bzw. den Arzt für Allgemeinmedizin weiter Einschränkungen auferlegt werden.

f) Alle dem Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses auferlegten Einschränkungen sind in diesem anzugeben.

Ad 17) Part-NCO

A) Allgemeines

1. Wie bereits bei den Luftverkehrsregeln, der Zulassung von Luftfahrtpersonal (Part-FCL und Part-MED) ausgeführt, ist die Europäische Kommission bestrebt, die Europäische Luftfahrt zu vereinheitlichen.

   Mit VO (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit wurde die Grundlage für eine Reihe weiterer Rechtsakte geschaffen. Durchführungsvorschriften ("*implementing rules*") sind auch in dieser Verordnung vorgesehen.

2. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sieht die Möglichkeit vor, dass Mitgliedstaaten bestimmte Regelungen zunächst nicht anwenden (Opt-Out-Regelung). Österreich hat von dieser Option bis 25. August 2016 Gebrauch gemacht.

   Wichtig für die kleine (Hobby)Luftfahrt ist der Anhang VII - Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen („Teil-NCO“). Die relevanten Informationen finden sich zB auf der Website der EASA[79] oder in diesem Skriptum. Nachdem sich dieses Skript an Flächenflugzeugpiloten wendet sind die ausschließlich für Helikopter bzw. Ballone geltenden Bestimmungen weggelassen worden.

   Insbesondere hervorzuheben ist der Teil-NCO[80] der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF, welcher erstmalig Betriebsvorschriften für die General Aviation sowie Arbeitsflüge in diesem Bereich (sog. Special Operations - SPO) enthält.

3. Die Grundverordnung (EG) 216/2008 definiert ein technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug als ein Flächenflugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg; zugelassen

[79] **https://www.easa.europa.eu/regulations**

[80] Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten Flugzeugen, Hubschraubern, Ballonen, Segelflugzeugen

 © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19; zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten; ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahlturbinen oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk. Im Klartext heißt dies, dass es kaum einen Hobbyluftfahrer geben wird, der bei Ausübung seines Hobbys aus dem Anwendungsbereich des Anhangs VII herausfällt.

4. Vorweg die Gliederung des Anhanges VII (Part-NCO), damit man/frau sich leichter zurechtfindet.
   - GEN - General Requirements
   - OP - Operational Procedures
   - POL - Aircraft Performance and Operating Limitations
   - IDE - Instruments, Data and Equipment
     - IDE.A - Aeroplanes (Motorflugzeuge, einschließlich Motorsegler mit nicht einklappbaren Triebwerken)
     - IDE.H - Helicopters (wird in diesem Skriptum nicht dargestellt)
     - IDE.S - Sailplanes
     - IDE.B - Ballons (wird in diesem Skriptum nicht dargestellt)

B) Was ist neu verglichen mit bisherigen Nationalen Österreichischen Regelungen[81]?

- Sauerstoff verpflichtend (ab FL[82] 100)
- Wiegung nur in Wartungsbetrieb (Motorflugzeuge, nicht für Segelflugzeuge und Ballone)
- Equipment/Ausrüstung Pilotenentscheidung je nach Route
- MEL[83] – Minimum Equipment List
- kein Feuerlöscher für TMG[84] und ELA1[85]
- ELT[86] jetzt nicht nur Österreich verpflichtend, aber nicht generell für Segelflugzeuge und Ballone
- Flight over water / desert – Notausrüstung/Equipment
- Uhr ist Mindestausrüstung (Handuhr ausreichend)
- Festgelegte Operating Minima

Zur Wiederholung bzw. Intensivierung (geglaubt) vorhandenen Wissens empfiehlt der Autor dennoch die Lektüre der nachstehend wieder gegebenen Texte. Da Reisemotorsegler sowohl im Rahmen des Segelflugscheines als Motorsegler im Motorflug („MiM „), als auch im Rahmen des PPL(A) als Klassenberechtigung *touring motor glider* („TMG“) geflogen werden können, sind die Anmerkungen sowie der Text gleichermaßen für Segelflieger und Motorflieger relevant.

C) Relevante Bestimmungen

TEILABSCHNITT A
ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

NCO.GEN.105 Pflichten und Befugnisse des verantwortlichen Piloten

a) Der verantwortliche Pilot
   1. ist für die Sicherheit des Luftfahrzeugs und aller Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Fracht an Bord während des Betriebs des Luftfahrzeugs gemäß Absatz 1 Buchstabe c von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verantwortlich;
   2. ist für Beginn, Fortsetzung, Beendigung oder Umleitung eines Flugs im Interesse der Sicherheit verantwortlich;
   3. hat sicherzustellen, dass alle Betriebsverfahren und Klarlisten gemäß Absatz 1 Buchstabe b von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingehalten werden;

[81] Achtung: wenn die EU Regelung die national österreichisches Regelung nicht verdrängt, gilt die national österreichische Regelung (neben der EU Regelung weiter)
[82] Flight level (Flugfläche)
[83] Mindestausrüstungsliste
[84] Touring motor glider (Reisemotorsegler)
[85] Aeroplane und Sailplane - max 1.200kg MTOM und kleiner Ballon; ELA2 - max 2.000kg MTOM und Ballone
[86] Emergency locator transmitter

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

4. darf einen Flug nur beginnen, wenn alle in Absatz 2 Buchstabe a Nummer 3 von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Betriebsbeschränkungen wie folgt erfüllt sind:
   i) das Luftfahrzeug ist lufttüchtig;
   ii) das Luftfahrzeug ist ordnungsgemäß registriert;
   iii) die Instrumente und Ausrüstungen, die für die Durchführung des Fluges erforderlich sind, sind im Luftfahrzeug installiert und betriebsbereit, sofern nicht ein Betrieb mit nicht betriebsbereiter technischer Ausrüstung durch die Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) oder ein gleichwertiges Dokument, soweit zutreffend, gemäß Punkt NCO.IDE.A.105 oder Punkt NCO.IDE.H.105 erlaubt ist;
   iv) die Masse des Luftfahrzeugs und, ausgenommen im Fall von Ballonen, die Schwerpunktlage gestatten es, den Flug innerhalb der in den Lufttüchtigkeitsunterlagen vorgeschriebenen Grenzen durchzuführen;
   v) die gesamte Ausstattung, Gepäck und Fracht sind vorschriftsgemäß verladen und gesichert, so dass eine Notevakuierung möglich ist, und
   vi) die im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen des Luftfahrzeugs werden zu keinem Zeitpunkt während des Fluges überschritten;
5. darf einen Flug nicht beginnen, wenn er aufgrund von Verletzung, Krankheit, Müdigkeit oder der Wirkung psychoaktiver Substanzen dienstuntauglich ist;
6. darf einen Flug nicht über den nächsten gemäß den erlaubten Wetterbedingungen anfliegbaren Flugplatz oder Einsatzort hinaus fortsetzen, wenn seine Dienstfähigkeit aufgrund von Müdigkeit, Krankheit oder Sauerstoffmangel erheblich eingeschränkt ist;
7. hat eine Entscheidung über die Annahme eines Luftfahrzeugs mit Ausrüstungsausfällen gemäß der Konfigurationsabweichungsliste (Configuration Deviation List, CDL) oder Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL), falls anwendbar, zu treffen und
8. hat die Betriebsdaten und alle bekannten oder vermutlichen Mängel am Luftfahrzeug bei Beendigung des Fluges oder einer Reihe von Flügen im technischen Bordbuch oder Bordbuch des Luftfahrzeugs aufzuzeichnen.

b) Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass während kritischer Flugphasen oder wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, alle Besatzungsmitglieder die ihnen zugewiesenen Plätze einnehmen und dass keine Tätigkeiten ausgeübt werden, die nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind.

c) Der verantwortliche Pilot ist befugt, die Beförderung von Personen, Gepäck oder Fracht, die eine Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen darstellen können, zu verweigern bzw. diese von Bord bringen zu lassen.

d) Der verantwortliche Pilot hat den zuständigen Flugverkehrsdiensten (Air Traffic Services, ATS) so bald wie möglich aufgetretene gefährliche Wetter- oder Flugbedingungen zu melden, von denen anzunehmen ist, dass sie die Sicherheit anderer Luftfahrzeuge beeinträchtigen können.

e) Der verantwortliche Pilot hat in einem Notfall, der sofortiges Entscheiden und Handeln erfordert, die Maßnahmen zu treffen, die er unter den gegebenen Umständen gemäß Absatz 7 Buchstabe d von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 für notwendig erachtet. In solchen Fällen darf er im Interesse der Sicherheit von Vorschriften, betrieblichen Verfahren und Methoden abweichen.

f) Während des Fluges muss der verantwortliche Pilot
   1. außer im Fall von Ballonen angeschnallt bleiben, wenn er sich auf seinem Platz befindet, und
   2. jederzeit am Steuer des Luftfahrzeugs bleiben, außer wenn ein anderer Pilot steuert.

g) Der verantwortliche Pilot hat bei einem widerrechtlichen Eingriff unverzüglich der zuständigen Behörde einen Bericht vorzulegen und die zuständige lokale Behörde zu informieren.

h) Der verantwortliche Pilot hat bei einem Unfall mit dem Luftfahrzeug, bei dem Personen ernsthaft verletzt oder getötet wurden oder das Luftfahrzeug oder Eigentum erheblich beschädigt wurde, die nächstgelegene zuständige Behörde auf schnellstmöglichem Wege zu benachrichtigen.

NCO.GEN.110 Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften und Verfahren

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

a) Der verantwortliche Pilot hat die Gesetze, Vorschriften und Verfahren der Staaten einzuhalten, in denen der Flugbetrieb durchgeführt wird.
b) Der verantwortliche Pilot muss gemäß Absatz 1 Buchstabe a von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren, die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben maßgebend sind und die für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze oder Einsatzorte und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten, vertraut sein.

NCO.GEN.115 Rollen von Flugzeugen
Ein Flugzeug darf nur auf dem Roll- und Vorfeld eines Flugplatzes bewegt werden, wenn die Person am Steuer:

a) ein entsprechend qualifizierter Pilot ist oder
b) vom Betreiber bestimmt wurde und
   1. für das Rollen des Flugzeugs ausgebildet ist;
   2. in der Benutzung des Sprechfunkgeräts ausgebildet ist, wenn Funkverkehr erforderlich ist;
   3. eine Einweisung bezüglich der Flugplatzauslegung, Rollwege, Zeichen, Markierungen, Befeuerungen, Signale und Anweisungen der Flugverkehrskontrolle sowie der Sprechgruppen und Verfahren erhalten hat und
   4. in der Lage ist, die für das sichere Rollen des Flugzeugs an dem Flugplatz erforderlichen betrieblichen Richtlinien einzuhalten.

NCO.GEN.125 Tragbare elektronische Geräte[87]
Der verantwortliche Pilot darf niemandem an Bord eines Luftfahrzeugs die Nutzung eines tragbaren elektronischen Geräts (Portable Electronic Device, PED), einschließlich eines elektronischen Pilotenkoffers (EFB), gestatten, das die Funktion der Systeme und Ausrüstungen des Luftfahrzeugs oder die Fähigkeit des Flugbesatzungsmitglieds zum Betrieb des Luftfahrzeugs beeinträchtigen könnte.

NCO.GEN.130 Aufzeichnungen über mitgeführte Not- und Überlebensausrüstung
Außer für Luftfahrzeuge, die auf demselben Flugplatz/an demselben Einsatzort starten und landen, hat der Betreiber zur unverzüglichen Mitteilung an die Rettungsleitstellen (Rescue Coordination Centres, RCC) jederzeit Aufzeichnungen über die an Bord mitgeführte Not- und Überlebensausrüstung bereitzuhalten.

NCO.GEN.135 Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Unterlagen

a) Auf jedem Flug sind die folgenden Dokumente, Handbücher und Informationen im Original oder als Kopie mitzuführen, sofern nicht etwas anderes angegeben ist:
   1. das Flughandbuch (AFM) oder gleichwertige(s) Dokument(e);
   2. das Original des Eintragungsscheins,
   3. das Original des Lufttüchtigkeitszeugnisses (Certificate of Airworthiness, CofA),
   4. das Lärmzeugnis, soweit zutreffend;
   5. das Verzeichnis der Sondergenehmigungen, soweit zutreffend;
   6. die Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle, soweit zutreffend;
   7. der Haftpflichtversicherungsschein/die Haftpflichtversicherungsscheine,
   8. das Bordbuch oder ein gleichwertiges Dokument für das Luftfahrzeug,
   9. Einzelheiten des bei den Flugverkehrsdiensten aufgegebenen Flugplans (ATS-Flugplan), soweit zutreffend,
   10. aktuelle und zweckdienliche Luftfahrtkarten für die vorgesehene Flugstrecke und alle Strecken, von denen sinnvollerweise anzunehmen ist, dass der Flug auf diese umgeleitet werden könnte,
   11. Informationen über Verfahren und optische Signale zur Verwendung durch abfangende und abgefangene Luftfahrzeuge,
   12. die MEL oder CDL, soweit zutreffend, und
   13. sonstige Unterlagen, die zum Flug gehören oder von den Staaten, die vom Flug betroffen sind, verlangt werden.
b) Ungeachtet Buchstabe a können auf Flügen,

[87] portable electronic devices - PED

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

1. bei denen auf demselben Flugplatz/an demselben Einsatzort gestartet oder gelandet werden soll, oder
2. die nicht über eine Entfernung oder ein Gebiet, die/das von der zuständigen Behörde festgelegt wurde, hinausgehen,

die Dokumente und Informationen von Buchstabe a Nummer 2 bis Buchstabe a Nummer 8 stattdessen am Flugplatz oder Einsatzort aufbewahrt werden.

c) gestrichen durch DVO(EU) 2018/1975
d) Der verantwortliche Pilot hat die an Bord mitzuführenden Unterlagen und Dokumente auf Verlangen der zuständigen Behörde innerhalb einer angemessenen Frist vorzulegen.

NCO.GEN.140 Beförderung gefährlicher Güter

a) Die Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr ist gemäß Anhang 18 des Abkommens von Chicago, zuletzt geändert und erweitert durch die Technischen Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr (ICAO Doc 9284-AN/905), einschließlich der zugehörigen Ergänzungen, Anhänge und Berichtigungen, durchzuführen.
b) Gefährliche Güter dürfen nur von einem gemäß Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt G der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zugelassenen Betreiber befördert werden, es sei denn, diese Güter
   1. unterliegen nicht den Technischen Anweisungen gemäß Teil 1 dieser Anweisungen oder
   2. werden im Einklang mit Teil 8 der Technischen Anweisungen von Fluggästen oder vom verantwortlichen Piloten mitgeführt oder befinden sich im Gepäck,
   3. werden von Betreibern von Luftfahrzeugen der Kategorie ELA2 befördert.
c) Der verantwortliche Pilot hat alle angemessenen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, dass gefährliche Güter versehentlich an Bord gebracht werden.
d) Der verantwortliche Pilot hat gemäß den Technischen Anweisungen der zuständigen Behörde und der entsprechenden Behörde des Staates, in dem das Ereignis eintrat, bei Unfällen oder Zwischenfällen mit gefährlichen Gütern unverzüglich Bericht zu erstatten.
e) Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass die Fluggäste gemäß den Technischen Anweisungen Informationen über gefährliche Güter erhalten.

NCO.GEN.145 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem

Der Betreiber hat Folgendes umzusetzen:

a) von der zuständigen Behörde auferlegte Sicherheitsmaßnahmen gemäß ARO.GEN.135 Buchstabe c und
b) jede zutreffende verpflichtende von der Agentur herausgegebene Sicherheitsinformation, einschließlich Lufttüchtigkeitsanweisungen.

NCO.GEN.150 Bordbuch

Einzelheiten des Luftfahrzeugs, der Besatzung und des Flugs sind für jeden Flug oder jede Serie von Flügen in einem Bordbuch oder einem gleichwertigen Dokument aufzuzeichnen.

NCO.GEN.155 Mindestausrüstungsliste (MEL)

a) Es kann eine Mindestausrüstungsliste (MEL) erstellt werden, die Folgendes berücksichtigt:
   1. Das Dokument muss Anweisungen für den Betrieb des Luftfahrzeugs unter vorgegebenen Bedingungen enthalten, unter denen bestimmte Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen zu Beginn des Fluges funktionsuntüchtig sein dürfen;
   2. das Dokument muss für jedes einzelne Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebs- und Instandhaltungsbedingungen des Betreibers erstellt werden und
   3. die MEL muss auf der einschlägigen Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL), wie in den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission festgelegten Angaben definiert, basieren und darf nicht weniger restriktiv sein als die MMEL.
b) Die MEL und etwaige Änderungen der MEL sind der zuständigen Behörde zu melden.

TEILABSCHNITT B

BETRIEBLICHE VERFAHREN

NCO.OP[88].100 Benutzung von Flugplätzen und Einsatzorten

[88] Operational Procedures

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Der verantwortliche Pilot darf für die Benutzung nur Flugplätze und Einsatzorte auswählen, die für die eingesetzten Luftfahrzeugmuster und den vorgesehenen Flugbetrieb geeignet sind.

NCO.OP.101 Überprüfung und Einstellung des Höhenmessers

a) Der verantwortliche Pilot hat den ordnungsgemäßen Betrieb des Höhenmessers vor jedem Abflug zu überprüfen.
b) Der verantwortliche Pilot hat Verfahren für die Höhenmessereinstellung für alle Flugphasen anzuwenden, wobei die Verfahren zu berücksichtigen sind, die von dem Staat, auf dessen Gebiet der Flugplatz gelegen ist, oder dem Staat des Luftraums gegebenenfalls vorgeschrieben werden."

NCO.OP.110 Flugplatz-Betriebsminima — Flugzeuge und Hubschrauber

a) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) hat der verantwortliche Pilot Flugplatz-Betriebsminima für jeden Start-, Bestimmungs- oder Ausweichflugplatz festzulegen, dessen Nutzung geplant ist, um den Abstand des Luftfahrzeugs von Bodenerhebungen und Hindernissen zu gewährleisten und das Risiko eines Verlusts von Sichtmerkmalen während des Sichtflugsegments des Instrumentenanflugs zu mindern.
b) Die Flugplatz-Betriebsminima müssen gegebenenfalls folgende Elemente berücksichtigen:
   3. das Muster, die Flugleistungen und die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs;
   4. die zur Verfügung stehende Ausrüstung des Luftfahrzeugs für die Navigation, die Erfassung der Sichtmerkmale und/oder die Einhaltung der Flugbahn während des Starts, des Anflugs, des Aufsetzens und des Fehlanflugs;
   5. alle im Flughandbuch (Aircraft Flight Manual, AFM) aufgeführten Bedingungen oder Einschränkungen;
   6. die Abmessungen und Merkmale der Pisten/Endanflug- und Startflächen (Final Approach and Take-off Areas, FATOs), die zur Benutzung ausgewählt werden können;
   7. die Eignung und Leistungsfähigkeit der verfügbaren optischen und nicht optischen Hilfsmittel und Infrastruktur;
   8. die Hindernisfreihöhe über NN/Grund (OCA/H) für Instrumentenanflugverfahren, sofern welche festgelegt sind;
   9. die Hindernisse in den Steigflugbereichen und die Hindernisfreiräume;
   10. die Kompetenz und einschlägige Betriebserfahrung des verantwortlichen Piloten;
   11. die Instrumentenanflugverfahren (IAP), sofern welche festgelegt sind;
   12. die Merkmale des Flugplatzes und die Art der Flugsicherungsdienste (ANS), sofern welche verfügbar sind;
   13. alle Mindestbedingungen, die von dem Staat, auf dessen Gebiet der Flugplatz gelegen ist, möglicherweise bekannt gemacht werden;
   14. die Bedingungen, die in etwaigen Sondergenehmigungen für Flugbetrieb bei geringer Sicht (LVO) oder Flugbetrieb mit operationellen Anrechnungen vorgeschrieben sind.

NCO.OP.111 Flugplatz-Betriebsminima — 2D- und 3D-Anflugbetrieb

a) Die Entscheidungshöhe über Grund (DH) für einen 3D-Anflug oder einen 2D-Anflug, der mit der Technik des Landeanflugs mit kontinuierlicher Sinkrate (Continuous Descent Final Approach, CDFA) geflogen wird, darf nicht niedriger sein als der höchste der nachfolgend genannten Werte:
   1. die Hindernisfreihöhe über Grund (Obstacle Clearance Height, OCH) für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie,
   2. die veröffentlichte Entscheidungshöhe über Grund (DH) für das Anflugverfahren oder die Sinkflugmindesthöhe über Grund (MDH), falls zutreffend;
   3. der in Tabelle 1 angegebene System-Mindestwert;
   4. der im Flughandbuch (AFM) oder einer entsprechenden Unterlage gegebenenfalls angegebene Mindestwert für die Entscheidungshöhe über Grund (DH).
b) Die Sinkflugmindesthöhe über Grund (MDH) für 2D-Anflüge, die ohne CDFA-Technik geflogen werden, darf nicht niedriger sein als der höchste der nachfolgend genannten Werte:
   1. die Hindernisfreihöhe über Grund (OCH) für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie,
   2. die veröffentlichte Sinkflugmindesthöhe über Grund (MDH) für das Anflugverfahren, falls zutreffend;
   3. der in Tabelle 1 angegebene System-Mindestwert oder
   4. der im Flughandbuch (AFM) gegebenenfalls angegebene Mindestwert für die Sinkflugmindesthöhe (MDH).

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

TABELLE 1
System-Mindestwerte

Einrichtung	Niedrigste DH/MDH (ft)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Präzisionsanflug mit Radar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Hubschrauberanflug nach dem Point-in-Space-Verfahren	250
LOC mit oder ohne DME	250
SRA (beendet bei ½ NM)	250
SRA (beendet bei 1 NM)	300
SRA (beendet bei 2 NM oder mehr)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Flugplatz-Betriebsminima — Platzrundenanflug mit Flugzeugen

a) Die Sinkflugmindesthöhe über Grund (MDH) für Anflüge zu einer versetzten Piste mit Flugzeugen darf nicht niedriger sein als der höchste der nachfolgend genannten Werte:
   1. die veröffentlichte Platzrunden-OCH für die Luftfahrzeugkategorie,
   2. die Mindest-Platzrundenanflughöhe aus Tabelle 1 oder
   3. die DH/MDH des vorangehenden Instrumentenanflugverfahrens (IAP).

b) Die Mindestsicht für Anflüge zu einer versetzten Piste mit Flugzeugen muss der höchste der nachfolgend genannten Werte sein:
   1. Platzrundensicht für die Luftfahrzeugkategorie (soweit veröffentlicht), oder
   2. die Mindestsicht aus Tabelle 1.

Tabelle 1
MDH und Mindestsicht für Platzrundenanflüge in Abhängigkeit von der Flugzeugkategorie

	Flugzeugkategorie			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Mindestsicht (m)	1500	1500	2400	3600

NCO.OP.115 An- und Abflugverfahren — Flugzeuge und Hubschrauber

a) Der verantwortliche Pilot hat die Abflug- und Anflugverfahren anzuwenden, die von dem Staat festgelegt wurden, auf dessen Gebiet der Flugplatz gelegen ist, wenn solche Verfahren für die zu benutzende Piste bzw. FATO veröffentlicht wurden.

b) Der verantwortliche Pilot darf von einer veröffentlichten Abflug- oder Anflugstrecke oder einem veröffentlichten Anflugverfahren abweichen,
   1. wenn dabei die Kriterien der Hindernisfreiheit beachtet werden können, die Betriebsbedingungen berücksichtigt werden und die ATC-Freigaben eingehalten werden oder
   2. wenn eine Radarführung durch eine ATC-Stelle erfolgt.

NCO.OP.120 Lärmminderungsverfahren — Flugzeuge und Hubschrauber

Der verantwortliche Pilot hat veröffentlichte Lärmminderungsverfahren zu berücksichtigen, um die Auswirkungen von Fluglärm auf ein Mindestmaß zu begrenzen, während gleichzeitig gewährleistet wird, dass Sicherheit Vorrang vor Lärmminderung hat.

NCO.OP.125 Betriebsstoffmengen — Flugzeuge

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

a) Der verantwortliche Pilot darf einen Flug nur beginnen, wenn das Flugzeug ausreichend Betriebsstoffmengen für Folgendes mitführt:
   1. für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR):
      i) um am Tag auf demselben Flugplatz/Landeplatz starten und landen und immer in Sichtweite des Flugplatzes/ Landeplatzes bleiben zu können, um die geplante Strecke zu fliegen und danach noch mindestens 10 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können;
      ii) um am Tag zum Flugplatz der vorgesehenen Landung fliegen und danach noch mindestens 30 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können, oder
      iii) um bei Nacht zum Flugplatz der vorgesehenen Landung fliegen und danach noch mindestens 45 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können;
   2. für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR):
      i) um, wenn kein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert ist, zum Flugplatz der vorgesehenen Landung fliegen und danach noch mindestens 45 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können, oder
      ii) um, wenn ein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert ist, zum Flugplatz der vorgesehenen Landung, zu einem Ausweichflugplatz fliegen und danach noch mindestens 45 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können.

b) Bei der Berechnung der erforderlichen Kraftstoffmenge, einschließlich der Kraftstoffmenge für unvorhergesehenen Mehrverbrauch, ist Folgendes zu berücksichtigen:
   1. die vorhergesagten Wetterbedingungen;
   2. voraussichtliche ATC-Streckenführungen und Verkehrsverspätungen;
   3. Verfahren bei Druckverlust oder Ausfall eines Triebwerks auf der Strecke, soweit zutreffend, und
   4. sonstige Bedingungen, die die Landung des Flugzeugs verzögern oder den Betriebsstoffverbrauch erhöhen können.

c) Eine nachträgliche Änderung eines Flugplans während des Fluges, um den Flug auf einen anderen Bestimmungsflugplatz umzuplanen, ist zulässig, sofern alle Bestimmungen ab dem Punkt der Neuplanung des Fluges erfüllt werden können.

NCO.OP.130 Unterweisung der Fluggäste

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass die Fluggäste vor oder wenn nötig während des Fluges Unterweisungen über die Notfallausrüstung und Notfallverfahren erhalten.

NCO.OP.135 Flugvorbereitung

a) Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot mit allen in angemessener Weise verfügbaren Mitteln davon zu überzeugen, dass die verfügbaren und unmittelbar bei einem solchen Flug für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlichen Boden- und/oder Wasser-Einrichtungen einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Navigationshilfen für die Art des Betriebs, im Rahmen dessen der Flug durchgeführt werden soll, geeignet sind.

b) Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot mit allen verfügbaren und für den vorgesehenen Flug angemessenen meteorologischen Informationen vertraut zu machen. Die Vorbereitungen für einen Flug über die nähere Umgebung des Abflugorts hinaus und für jeden Flug nach Instrumentenflugregeln umfassen Folgendes:
   1. das Studium der verfügbaren aktuellen Wettermeldungen und -vorhersagen und
   2. die Planung einer alternativen Vorgehensweise zur Vorbereitung auf den möglichen Fall, dass der Flug aufgrund meteorologischer Bedingungen nicht wie geplant abgeschlossen werden kann.“

NCO.OP.140 Bestimmungsausweichflugplätze — Flugzeuge

Bei IFR-Flügen hat der verantwortliche Pilot im Flugplan mindestens einen Bestimmungsausweichflugplatz anzugeben, es sei denn, die verfügbaren aktuellen meteorologischen Informationen für den Bestimmungsort lassen erkennen, dass für den Zeitraum von einer Stunde vor bis einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit oder von der tatsächlichen Abflugzeit bis eine Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist, die Hauptwolkenuntergrenze mindestens 1 000ft über der Entscheidungshöhe über Grund (DH) oder der Sinkflugmindesthöhe über

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Grund (MDH) für ein verfügbares Instrumentenanflugverfahren (IAP) liegt und die Sicht mindestens 5 000m beträgt.

NCO.OP.143 Planungsminima für Bestimmungsausweichflugplätze — Flugzeuge
Ein Flugplatz darf nur dann als Bestimmungsausweichflugplatz festgelegt werden, wenn die verfügbaren aktuellen meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass für den Zeitraum von einer Stunde vor bis einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit oder vom tatsächlichen Zeitpunkt des Abflugs bis eine Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist, die folgenden Wetterbedingungen herrschen werden:

a) bei einem Ausweichflugplatz mit verfügbarem Instrumentenanflugbetrieb mit einer Entscheidungshöhe über Grund (DH) unter 250 ft:
   1. die Hauptwolkenuntergrenze liegt mindestens 200 ft über der Entscheidungshöhe über Grund (DH) oder der Sinkflugmindesthöhe über Grund (MDH) für den Instrumentenanflugbetrieb und
   2. die Sicht beträgt mindestens 1 500m, oder
b) bei einem Ausweichflugplatz mit Instrumentenanflugbetrieb mit einer Entscheidungshöhe über Grund (DH) oder einer Sinkflugmindesthöhe über Grund (MDH) von 250 ft oder mehr:
   1. die Hauptwolkenuntergrenze liegt mindestens 400 ft über der Entscheidungshöhe über Grund (DH) oder der Sinkflugmindesthöhe über Grund (MDH) für den Instrumentenanflugbetrieb und
   2. die Sicht beträgt mindestens 3 000m, oder
c) bei einem Ausweichflugplatz ohne Instrumentenanflugverfahren (IAP):
   1. die Hauptwolkenuntergrenze liegt mindestens bei 2 000ft oder der IFR-Mindestflughöhe, je nachdem, welcher Wert größer ist, und
   2. die Sicht beträgt mindestens 5 000m.

NCO.OP.145 Betanken, während sich Fluggäste an Bord befinden, einsteigen oder aussteigen

a) Kein Luftfahrzeug darf mit Avgas (Flugbenzin) oder einem Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich (Wide Cut Fuel) oder einem Gemisch dieser Kraftstoffarten betankt werden, wenn Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen.
b) Bei allen anderen Kraftstoffarten darf das Luftfahrzeug nicht betankt werden, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen, sofern der verantwortliche Pilot oder anderweitig geschultes Personal nicht bereitsteht, um eine Evakuierung des Luftfahrzeugs zweckmäßig und zügig mit den zur Verfügung stehenden Mitteln einzuleiten und zu lenken.

NCO.OP.150 Beförderung von Fluggästen
Außer in Ballonen hat der verantwortliche Pilot sicherzustellen, dass vor und während des Rollens, vor und während Start und Landung und wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, jeder Fluggast an Bord einen Sitz oder eine Liege einnimmt und ordnungsgemäß durch das vorgesehene Rückhaltesystem gesichert ist.

NCO.OP.155 Rauchen an Bord — Flugzeuge und Hubschrauber
Der verantwortliche Pilot darf das Rauchen an Bord nicht gestatten:

a) wenn dies aus Sicherheitsgründen für notwendig gehalten wird, und
b) während des Betankens des Luftfahrzeugs.

NCO.OP.156 Rauchen an Bord — Segelflugzeuge und Ballone
Gestrichen durch DVO(EU)2018/1975.

NCO.OP.160 Wetterbedingungen

a) Der verantwortliche Pilot darf einen VFR-Flug nur beginnen bzw. fortsetzen, wenn die aktuellen verfügbaren meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass die Wetterbedingungen auf der Strecke und am Bestimmungsflugplatz zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Nutzung den anzuwendenden VFR-Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.
b) Der verantwortliche Pilot darf einen IFR-Flug zum geplanten Bestimmungsflugplatz nur dann beginnen bzw. fortsetzen, wenn die aktuellen meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass zur voraussichtlichen Ankunftszeit die Wetterbedingungen am Bestimmungsflugplatz oder an mindestens einem Bestimmungsausweichflugplatz den anzuwendenden Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.
c) Wenn ein Flug VFR- und IFR-Abschnitte enthält, gelten die unter Buchstabe a und b genannten meteorologischen Informationen, soweit zutreffend.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

NCO.OP.165 Eis und andere Ablagerungen — Verfahren am Boden
Der verantwortliche Pilot darf den Start nur beginnen, wenn das Luftfahrzeug frei ist von jeglichen Ablagerungen, die die Flugleistung oder die Steuerbarkeit des Luftfahrzeugs ungünstig beeinflussen könnten, außer wenn dies laut Flughandbuch zulässig ist.

NCO.OP.170 Eis und andere Ablagerungen — Verfahren für den Flug
a) Der verantwortliche Pilot darf einen Flug unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur beginnen bzw. absichtlich in ein Gebiet mit erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur dann einfliegen, wenn das Luftfahrzeug für diese Bedingungen gemäß Absatz 2 Buchstabe a Nummer 5 von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zugelassen und ausgerüstet ist.
b) Wenn die Vereisung die Intensität der Vereisung, für die das Luftfahrzeug zugelassen ist, überschreitet oder wenn ein Luftfahrzeug, das nicht für Flüge unter bekannten Vereisungsbedingungen zugelassen ist, in Vereisungsbedingungen gerät, hat der verantwortliche Pilot den Bereich der Vereisungsbedingungen unverzüglich zu verlassen, indem er die Flugfläche und/oder die Flugstrecke ändert und ggf. der Flugverkehrskontrolle eine Notlage meldet.

NCO.OP.175 Bedingungen für den Start — Flugzeuge und Hubschrauber
Der verantwortliche Pilot hat sich vor Beginn des Starts zu vergewissern, dass
a) die meteorologischen Bedingungen am Flugplatz oder Einsatzort und der Zustand der für die Nutzung vorgesehenen Piste oder FATO nach den vorliegenden Informationen einem sicheren Start und Abflug nicht entgegenstehen und
b) die Betriebsminima des gewählten Flugplatzes mit Folgendem im Einklang stehen:
   1. der operativen Bodenausrüstung;
   2. den operativen Luftfahrzeugsystemen;
   3. der Luftfahrzeugleistung;
   4. der Qualifikation der Flugbesatzung.

NCO.OP.180 Simulation außergewöhnlicher Zustände im Flug
a) Der verantwortliche Pilot darf bei der Beförderung von Fluggästen oder Fracht Folgendes nicht simulieren:
   1. Situationen, die die Anwendung von Verfahren für außergewöhnliche Situationen oder Notsituationen erfordern, oder
   2. Flüge unter Instrumentenwetterbedingungen (Instrument Meteorological Conditions, IMC).
b) Ungeachtet Buchstabe a dürfen Ausbildungsorganisationen nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission bei der Durchführung von Schulungsflügen solche Situationen mit Flugschülern an Bord simulieren.

NCO.OP.185 Kraftstoffmanagement während des Flugs
Der verantwortliche Pilot hat sich in regelmäßigen Abständen zu vergewissern, dass die Menge des ausfliegbaren Kraftstoffs bzw. für Ballone der verbleibende Ballast während des Fluges nicht geringer ist als für die Fortsetzung des Fluges mit der geplanten Kraftstoffreserve zu einem gemäß den erlaubten Wetterbedingungen anfliegbaren Flugplatz oder Einsatzort gemäß NCO.OP.125, NCO.OP.126 oder NCO.OP.127 erforderlich.

NCO.OP.190 Gebrauch von Zusatzsauerstoff
Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass er und Flugbesatzungsmitglieder, die während des Flugs Aufgaben wahrnehmen, die für die sichere Flugdurchführung wesentlich sind, ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen, wenn die Kabinendruckhöhe länger als 30 Minuten mehr als 10 000 ft beträgt oder die Kabinendruckhöhe mehr als 13 000 ft beträgt.

NCO.OP.195 Wahrnehmung einer Bodenannäherung
Wird eine gefährliche Annäherung an den Boden vom verantwortlichen Piloten festgestellt oder durch die Bodenannäherungswarnanlage gemeldet, hat der verantwortliche Pilot für sofortige Abhilfe zu sorgen, um sichere Flugbedingungen herzustellen.

NCO.OP.200 Bordseitige Kollisionsschutzanlage (Airborne Collision Avoidance System, ACAS II)
Wenn ein ACAS II verwendet wird, sind die betrieblichen Verfahren und Schulungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 durchzuführen.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

NCO.OP.205 Anflug- und Landebedingungen — Flugzeuge

Der verantwortliche Pilot hat sich vor Beginn des Landeanflugs zu vergewissern, dass

a) die meteorologischen Bedingungen am Flugplatz oder Einsatzort und der Zustand der für die Nutzung vorgesehenen Piste nach den vorliegenden Informationen einem sicheren Anflug, einer sicheren Landung oder einem sicheren Fehlanflug nicht entgegenstehen, und
b) die Betriebsminima des gewählten Flugplatzes mit Folgendem im Einklang stehen:
   1. der operativen Bodenausrüstung;
   2. den operativen Luftfahrzeugsystemen;
   3. der Luftfahrzeugleistung und
   4. der Qualifikation der Flugbesatzung.

NCO.OP.210 Beginn und Fortsetzung des Anflugs — Flugzeuge und Hubschrauber

a) Beträgt die ausschlaggebende Pistensichtweite (RVR) für die zur Landung zu benutzende Piste weniger als 550 m (oder weniger als ein Wert, der gemäß einer Genehmigung nach SPA.LVO festgelegt wurde), so darf ein Instrumentenanflug nicht fortgesetzt werden
   1. über einen Punkt hinaus, an dem sich das Luftfahrzeug 1 000ft über der Flugplatzhöhe befindet, oder
   2. bis in das Endanflugsegment (FAS), wenn die Entscheidungshöhe über Grund (DH) oder die Sinkflugmindesthöhe über Grund (MDH) über 1 000ft beträgt.
b) Liegen die erforderlichen Sichtmerkmale nicht vor, so ist in oder über der Entscheidungshöhe über NN/Grund (DA/H) oder der Sinkflugmindesthöhe über NN/Grund (MDA/H) ein Fehlanflug durchzuführen.
c) Bleiben die erforderlichen Sichtmerkmale nach der Entscheidungshöhe über NN/Grund (DA/H) oder der Sinkflugmindesthöhe über NN/Grund (MDA/H) nicht erkennbar, so ist unverzüglich ein Durchstarten durchzuführen.

TEILABSCHNITT C

LUFTFAHRZEUGLEISTUNG UND BETRIEBSGRENZEN

NCO.POL[89].100 Betriebsgrenzen — alle Luftfahrzeuge

a) Die Beladung, Masse und, außer für Ballone, Schwerpunktlage (Centre of Gravity, CG) des Luftfahrzeugs müssen in jeder Betriebsphase mit den im Flughandbuch oder einem anderen Dokument festgelegten Betriebsgrenzen übereinstimmen.
b) Schilder, Listen, Instrumentenkennzeichnungen oder Kombinationen daraus, die Betriebsbeschränkungen enthalten, deren visuelle Darstellung gemäß Flughandbuch vorgeschrieben ist, müssen im Luftfahrzeug dargestellt werden.

NCO.POL.105 Wägung

a) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass vor der ersten Inbetriebnahme die Masse eines Luftfahrzeugs und, außer bei Ballonen, der Schwerpunkt durch Wägung ermittelt wird. Die Auswirkungen von Änderungen und Reparaturen auf die Masse und die Schwerpunktlage sind zu berücksichtigen und ordnungsgemäß zu dokumentieren. Diese Informationen sind dem verantwortlichen Piloten zur Verfügung zu stellen. Das Luftfahrzeug ist erneut zu wiegen, wenn die Auswirkungen von Änderungen auf die Masse und die Schwerpunktlage nicht genau bekannt sind.
b) Die Wägung ist entweder vom Hersteller des Luftfahrzeugs oder von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen.

NCO.POL.110 Flugleistung — Allgemeines

Der verantwortliche Pilot darf das Luftfahrzeug nur betreiben, wenn unter Berücksichtigung der Genauigkeit verwendeter Diagramme und Karten die Flugleistungen für die Einhaltung der entsprechenden Luftverkehrsregeln und sonstiger für den Flug, die benutzten Lufträume, Flugplätze oder Einsatzorte geltender Beschränkungen ausreichend sind.

TEILABSCHNITT D

INSTRUMENTE, DATEN UND AUSRÜSTUNGEN

ABSCHNITT 1

Flugzeuge

[89] POL - Performance and Operating Limitations (Betriebs- und Leistungsgrenzen)

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

NCO.IDE[90].A.100 Instrumente und Ausrüstungen — Allgemeines

a) Die in diesem Teilabschnitt vorgeschriebenen Instrumente und Ausrüstungen müssen gemäß den entsprechenden Lufttüchtigkeitsanforderungen zugelassen sein, wenn sie:
   1. von der Flugbesatzung zur Steuerung des Flugwegs verwendet werden;
   2. zur Einhaltung von NCO.IDE.A.190 verwendet werden;
   3. zur Einhaltung von NCO.IDE.A.195 verwendet werden oder
   4. im Flugzeug eingebaut sind.

b) Für die folgenden Instrumente und Ausrüstungen, sofern diese in diesem Teilabschnitt vorgeschrieben sind, ist keine Zulassung erforderlich:
   1. Ersatzsicherungen,
   2. Taschenlampen,
   3. eine genau gehende Uhr,
   4. Bordapotheke,
   5. Überlebensausrüstung und Signalmittel,
   6. Treibanker und Ausrüstung zum Festmachen und
   7. Rückhaltesysteme für Kinder.

c) Instrumente und Ausrüstungen, die nicht in diesem Teilabschnitt vorgeschrieben sind, und sonstige Ausrüstungen, die nicht nach anderen einschlägigen Anhängen erforderlich sind, aber auf einem Flug mitgeführt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:
   1. Die von diesen Instrumenten oder Ausrüstungen gelieferten Informationen dürfen von der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 oder von NCO.IDE.A.190 und NCO.IDE.A.195 verwendet werden und
   2. diese Instrumente und Ausrüstungen dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion.

d) Instrumente und Ausrüstungen müssen von dem Platz aus, an dem das Flugbesatzungsmitglied sitzt, das diese benutzen muss, leicht zu bedienen bzw. zugänglich sein.

e) Die erforderliche Notausrüstung muss für den sofortigen Gebrauch leicht zugänglich sein.

NCO.IDE.A.105 Mindestausrüstung für den Flug

Ein Flug darf nicht begonnen werden, wenn eine(s) der Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen des Flugzeugs, die für den vorgesehenen Flug erforderlich sind, nicht betriebsbereit sind oder fehlen, sofern nicht

a) das Flugzeug gemäß Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) betrieben wird, sofern eine solche festgelegt ist, oder

b) das Flugzeug einer Fluggenehmigung unterliegt, die gemäß den entsprechenden Lufttüchtigkeitsanforderungen erteilt wurde.

NCO.IDE.A.110 Ersatzsicherungen

Flugzeuge müssen mit Ersatzsicherungen des für einen vollständigen Schutz der Stromkreise erforderlichen Nennwerts ausgerüstet sein, sofern die Sicherungen während des Flugs ersetzt werden dürfen.

NCO.IDE.A.115 Betriebsbeleuchtung

Flugzeuge, die bei Nacht betrieben werden, müssen mit Folgendem ausgerüstet sein:

a) einer Zusammenstoßwarnlichtanlage,

b) Navigations-/Positionslichtern,

c) einem Landescheinwerfer,

d) einer über die elektrische Anlage des Flugzeugs versorgten Beleuchtung für alle für den sicheren Betrieb des Flugzeugs wesentlichen Instrumente und Ausrüstungen,

e) einer über die elektrische Anlage des Flugzeugs versorgten Beleuchtung für alle Fluggasträume;

f) einer Taschenlampe für jeden Platz eines Besatzungsmitglieds und

g) Lichtern, die die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See erfüllen, wenn das Flugzeug als Wasserflugzeug betrieben wird.

NCO.IDE.A.120 Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) — Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung

[90] Instruments Data and Equipment

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

a) In Flugzeugen, die nach Sichtflugregeln am Tag betrieben werden, muss ein Mittel zur Messung und Anzeige des Folgenden vorhanden sein:
   1. des magnetischen Steuerkurses,
   2. der Uhrzeit in Stunden, Minuten, und Sekunden,
   3. der Druckhöhe,
   4. der Fluggeschwindigkeit und
   5. der Machzahl, wenn Geschwindigkeitsgrenzen als Machzahlanzeige ausgedrückt werden.
b) Flugzeuge, die unter Sichtwetterbedingungen (Visual Meteorological Conditions, VMC) bei Nacht oder unter Bedingungen betrieben werden, unter denen ein Flugzeug nicht ohne Heranziehung eines oder mehrerer weiterer Instrumente auf einem gewünschten Flugweg gehalten werden kann, müssen zusätzlich zu Buchstabe a mit Folgendem ausgerüstet sein:
   1. einer Einrichtung zur Messung und Anzeige des Folgenden:
      i) der Drehrichtung und -geschwindigkeit sowie des Schiebeflugs,
      ii) der Fluglage,
      iii) der Vertikalgeschwindigkeit und
      iv) des stabilisierten Steuerkurses
      und
   2. einer Einrichtung zur Anzeige einer unzulänglichen Stromversorgung der Kreiselinstrumente.
c) Flugzeuge, die unter Bedingungen betrieben werden, unter denen sie nicht ohne Heranziehung eines oder mehrerer weiterer Instrumente auf einem gewünschten Flugweg gehalten werden können, müssen zusätzlich zu Buchstabe a und b mit einer Einrichtung zur Verhinderung einer Fehlfunktion der gemäß Buchstabe a Nummer 4 erforderlichen Fahrtmesseranlage infolge Kondensation oder Vereisung ausgerüstet sein.

NCO.IDE.A.125 Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln (IFR) — Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung

Flugzeuge, die nach Instrumentenflugregeln betrieben werden, müssen mit Folgendem ausgerüstet sein:

a) einer Einrichtung zur Messung und Anzeige des Folgenden:
   1. des magnetischen Steuerkurses,
   2. der Uhrzeit in Stunden, Minuten und Sekunden,
   3. der Druckhöhe,
   4. der Fluggeschwindigkeit,
   5. der Vertikalgeschwindigkeit,
   6. der Drehgeschwindigkeit sowie des Schiebeflugs,
   7. der Fluglage,
   8. des stabilisierten Steuerkurses,
   9. der Außenlufttemperatur und
   10. der Machzahl, wenn Geschwindigkeitsgrenzen als Machzahlanzeige ausgedrückt werden;
b) einer Einrichtung zur Anzeige einer unzulänglichen Stromversorgung der Kreiselinstrumente und
c) einer Einrichtung zur Verhinderung einer Fehlfunktion der gemäß Buchstabe a Nummer 4 erforderlichen Fahrtmesseranlage infolge Kondensation oder Vereisung.

NCO.IDE.A.130 Geländewarnsystem (Terrain Awareness Warning System, TAWS)

Flugzeuge mit Turbinenantrieb, die für eine höchstzulässige Fluggastsitzanzahl von über neun zugelassen sind, müssen mit einem Geländewarnsystem ausgerüstet sein, das die Anforderungen erfüllt für

a) technische Ausrüstung der Klasse A nach einem anerkannten Standard im Falle von Flugzeugen, für die das Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness, CofA) erstmals nach dem 1. Januar 2011 ausgestellt wurde, oder
b) technische Ausrüstung der Klasse B nach einem anerkannten Standard im Falle von Flugzeugen, für die das Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder vor dem 1. Januar 2011 ausgestellt wurde.

NCO.IDE.A.135 Gegensprechanlage für die Flugbesatzung

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Flugzeuge, die mit mehr als einem Flugbesatzungsmitglied betrieben werden, müssen mit einer Gegensprechanlage für die Flugbesatzung mit Kopfhörern und Mikrofonen zur Benutzung durch alle Flugbesatzungsmitglieder ausgerüstet sein.

NCO.IDE.A.140 Sitze, Anschnallgurte, Rückhaltesysteme und Rückhaltesysteme für Kinder

a) Flugzeuge müssen mit Folgendem ausgerüstet sein:
   1. einem Sitz oder einer Liege für jede an Bord befindliche Person mit einem Alter ab 24 Monaten,
   2. einem Anschnallgurt an jedem Fluggastsitz und Rückhaltegurten für jede Liege,
   3. einem Kinder-Rückhaltesystem (Child Restraint Device, CRD) für jede an Bord befindliche Person mit einem Alter unter 24 Monaten, und
   4. einem Anschnallgurt mit einem Oberkörperrückhaltesystem und zentralem Gurtschloss für jeden Flugbesatzungssitz.

NCO.IDE.A.145 Bordapotheke

a) Flugzeuge müssen mit einer Bordapotheke ausgerüstet sein.
b) Die Bordapotheke
   1. muss leicht zugänglich sein und
   2. darf das Verfallsdatum nicht überschritten haben.

NCO.IDE.A.150 Zusatzsauerstoff — Flugzeuge mit Druckkabine

a) Flugzeuge mit Druckkabine, die in Flughöhen betrieben werden, für die eine Sauerstoffversorgung gemäß Buchstabe b erforderlich ist, müssen mit Sauerstoffspeicher- und -abgabevorrichtungen ausgerüstet sein, die die erforderlichen Sauerstoffmengen speichern und abgeben können.
b) Flugzeuge mit Druckkabine, die in Höhen fliegen, in denen die Druckhöhe in den Fluggasträumen über 10 000 ft liegt, müssen ausreichend Atemsauerstoff mitführen für
   1. alle Besatzungsmitglieder und
      i) 100 % der Passagiere für jeden Zeitraum, in dem die Kabinendruckhöhe 15 000 ft überschreitet, mindestens jedoch einen Vorrat für 10 Minuten.
      ii) mindestens 30 % der Fluggäste für jeden Zeitraum, in dem im Falle eines Druckverlusts und unter Berücksichtigung der Umstände des Fluges die Druckhöhe im Fluggastraum zwischen 14 000 ft und 15 000 ft liegen wird, und
      iii) mindestens 10 % der Fluggäste für jeden Zeitraum über 30 Minuten, in dem die Druckhöhe im Fluggastraum zwischen 10 000 ft und 14 000 ft liegen wird;

      und
   2. alle Insassen des Fluggastraums für mindestens 10 Minuten im Falle von Flugzeugen, die in Druckhöhen oberhalb 25 000 ft oder unter dieser Höhe, jedoch unter Bedingungen betrieben werden, die es ihnen nicht erlauben, innerhalb von 4 Minuten sicher auf eine Druckhöhe von 13 000 ft zu sinken.
c) Flugzeuge mit Druckkabine, die in Höhen über 25 000 ft betrieben werden, müssen zusätzlich mit einem Gerät ausgerüstet sein, das der Flugbesatzung bei Druckverlust einen Warnhinweis anzeigt.

NCO.IDE.A.155 Zusatzsauerstoff — Flugzeuge ohne Druckkabine

a) Flugzeuge ohne Druckkabine, die in Flughöhen betrieben werden, in denen eine Sauerstoffversorgung gemäß Buchstabe b erforderlich ist, müssen mit Sauerstoffspeicher- und -abgabevorrichtungen ausgerüstet sein, die die erforderlichen Sauerstoffmengen speichern und abgeben können.
b) Flugzeuge ohne Druckkabine, die in Höhen fliegen, in denen die Druckhöhe in den Fluggasträumen über 10 000 ft liegt, müssen ausreichend Atemsauerstoff mitführen für:
   1. alle Besatzungsmitglieder und mindestens 10 % der Fluggäste für jeden Zeitraum über 30 Minuten, in dem die Druckhöhe im Fluggastraum zwischen 10 000 ft und 13 000 ft liegen wird, und
   2. alle Besatzungsmitglieder und Fluggäste für jeden Zeitraum, in dem die Druckhöhe in den Fluggasträumen über 13 000 ft liegen wird.

NCO.IDE.A.160 Handfeuerlöscher

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

a) Flugzeuge, ausgenommen ELA1-Flugzeuge, müssen mit mindestens einem Handfeuerlöscher ausgerüstet sein:
   1. im Cockpit; und
   2. in jedem Fluggastraum, der vom Cockpit getrennt ist, außer wenn der Fluggastraum für die Flugbesatzung leicht zugänglich ist.

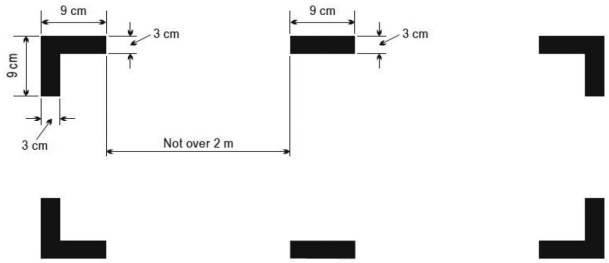
b) Art und Menge des Löschmittels für die erforderlichen Feuerlöscher müssen für die Brände, die in dem Raum vorkommen können, für den der Feuerlöscher vorgesehen ist, und für Räume geeignet sein, in denen sich Personen aufhalten, um die Gefahr einer Konzentration giftiger Gase auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

NCO.IDE.A.165 Markierung von Durchbruchstellen

Wenn an einem Flugzeug Rumpfbereiche, die im Notfall für einen Durchbruch der Rettungsmannschaften geeignet sind, gekennzeichnet sind, müssen diese Markierungen die in Abbildung 1 angegebenen Anforderungen erfüllen.

Abbildung 1

Markierung von Durchbruchstellen



NCO.IDE.A.170 Notsender (Emergency Locator Transmitter, ELT)

a) Flugzeuge müssen mit Folgendem ausgerüstet sein:
   1. einem Notsender (ELT) beliebigen Typs, wenn für sie erstmals am oder vor dem 1. Juli 2008 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde;
   2. einem automatischen Notsender, wenn für sie erstmals nach dem 1. Juli 2008 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, oder
   3. einem Rettungsnotsender (Survival ELT (ELT(S)) oder einem am Körper getragenen Notfunksender (Personal Locator Beacon, PLB), der von einem Besatzungsmitglied oder einem Fluggast getragen wird, wenn das Flugzeug für eine höchstzulässige Fluggastsitzanzahl von sechs oder weniger zugelassen ist.

b) Notsender (ELT) eines beliebigen Typs und PLB müssen gleichzeitig auf den Frequenzen 121,5 MHz und 406 MHz senden können.

NCO.IDE.A.175 Flug über Wasser

a) Die folgenden Flugzeuge müssen mit einer Schwimmweste für jede Person an Bord oder einer gleichwertigen Schwimmhilfe für jede Person an Bord, die jünger als 24 Monate ist, ausgerüstet sein; diese Schwimmweste bzw. Schwimmhilfe muss angelegt sein oder an einem vom Sitz bzw. der Liege der Person, zu deren Verwendung sie bestimmt ist, leicht erreichbaren Ort verstaut sein:
   1. einmotorige Landflugzeuge:
      i) beim Flug über Wasser außerhalb der Gleitentfernung von der Küste oder
      ii) wenn sie auf einem Flugplatz oder an einem Einsatzort starten oder landen, bei dem nach Meinung des verantwortlichen Piloten die Startflug- oder Anflugbahn so über Wasser verläuft, dass mit einer Notwasserung zu rechnen wäre;
   2. Wasserflugzeuge, die über Wasser betrieben werden und
   3. Flugzeuge, die in einer Entfernung von zur Notlandung geeigneten Landflächen, auf denen eine Notlandung möglich ist, betrieben werden, die mehr als 30 Minuten bei normaler Reisefluggeschwindigkeit oder 50 NM entspricht, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.

b) Über Wasser betriebene Wasserflugzeuge müssen ausgerüstet sein mit:
   1. einem Anker;

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

2. einem Treibanker (Seeanker), wenn dieser zur Unterstützung beim Manövrieren erforderlich ist, und
3. mit der nach den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vorgeschriebenen Ausrüstung zur Erzeugung akustischer Signale, sofern anwendbar.

c) Der verantwortliche Pilot eines Flugzeugs, das in einer Entfernung von Land, auf dem eine Notlandung möglich ist, betrieben wird, die mehr als 30 Minuten bei normaler Reisefluggeschwindigkeit oder 50 NM entspricht, je nachdem, welcher Wert kleiner ist, muss die Risiken für das Überleben der Flugzeuginsassen für den Fall einer Notwasserung prüfen und auf dieser Grundlage entscheiden, ob Folgendes mitgeführt wird:
   1. eine Ausrüstung, um die Notsignale geben zu können,
   2. eine ausreichende Anzahl von Rettungsflößen zur Aufnahme aller Flugzeuginsassen, die so verstaut werden, dass sie in einem Notfall rasch einsatzbereit sind, und
   3. eine Lebensrettungsausrüstung zur Durchführung lebenserhaltender Maßnahmen entsprechend dem durchzuführenden Flug.

NCO.IDE.A.180 Überlebensausrüstung

Flugzeuge, die über Gebieten betrieben werden, in denen die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes besonders schwierig wäre, müssen mit Notsignalgeräten und Lebensrettungsausrüstung einschließlich Ausrüstung zur Durchführung lebenserhaltender Maßnahmen entsprechend den zu überfliegenden Gebieten ausgerüstet sein.

NCO.IDE.A.190 Funkkommunikationsausrüstung

a) Wenn durch die entsprechenden Luftraumanforderungen vorgeschrieben, müssen Flugzeuge über eine Funkkommunikationsausrüstung verfügen, mit der Wechselsprech-Funkverkehr mit den Luftfunkstationen und auf den Frequenzen entsprechend den Luftraumanforderungen durchgeführt werden kann.
b) Die gemäß Buchstabe a vorgeschriebene Funkkommunikationsausrüstung muss den Sprechfunkverkehr auf der Luftfahrtnotfrequenz 121,5 MHz ermöglichen.
c) Wenn mehr als eine Kommunikationsausrüstung erforderlich ist, muss jedes Gerät von dem/den anderen in der Weise unabhängig sein, dass der Ausfall des einen nicht zum Ausfall des anderen führt.

NCO.IDE.A.195 Navigationsausrüstung

a) Flugzeuge, die auf Strecken betrieben werden, auf denen nicht mithilfe sichtbarer Landmarken navigiert werden kann, müssen mit einer Navigationsausrüstung ausgerüstet sein, die einen Betrieb ermöglicht gemäß:
   1. dem bei den Flugverkehrsdiensten aufgegebenen Flugplan, sofern ein solcher aufgegeben wurde, und
   2. den einschlägigen Luftraumanforderungen.
b) Flugzeuge müssen mit einer ausreichenden Navigationsausrüstung versehen sein, mit der sichergestellt ist, dass bei Ausfall eines Ausrüstungsteils in jeder Phase des Fluges die verbleibende Ausrüstung eine sichere Navigation gemäß Buchstabe a oder die sichere Durchführung eines geeigneten Ausweichverfahrens erlaubt.
c) Flugzeuge, die für Flüge eingesetzt werden, bei denen eine Landung unter Instrumentenflugwetterbedingungen (IMC) vorgesehen ist, müssen mit geeigneter Ausrüstung versehen sein, die eine Routenführung an einen Punkt ermöglicht, von dem aus eine Sichtlandung durchgeführt werden kann. Diese Ausrüstung muss eine solche Routenführung für jeden Flugplatz ermöglichen, auf dem eine Landung unter IMC vorgesehen ist, und für die festgelegten Ausweichflugplätze.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Wenn dies in dem Luftraum, in dem geflogen wird, erforderlich ist, müssen Flugzeuge mit einem Sekundärradar-Transponder (Secondary Surveillance Radar (SSR) Transponder) mit allen erforderlichen Funktionen ausgerüstet sein.

ABSCHNITT 3 (gestrichen durch DVO(EU)2018/1975

Segelflugzeuge

Ad 18 Meldepflichten

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

Vorfälle, welche der Meldepflicht unterliegen, müssen innerhalb von 72 Stunden ab Bekanntwerden des Vorfalles an die zuständigen Stellen gemeldet werden. Diese Meldung erfolgt im Regelfall über das ECCAIRS 2 Tool der EASA:

ECCAIRS2 | Report an Occurrence (aviationreporting.eu)

Ob ein Vorfall der Meldepflicht unterliegt, bestimmt sich aus der im Anhang enthaltenen Liste der meldepflichtigen Ereignisse, gemäß VO (EU) 2015/1018, Anhang V idgF. Der Vertreter der DTO entscheidet, ob ein meldepflichtiges Ereignis vorliegt.
Alle Vorfälle oder Ereignisse, welche nicht in der Liste der meldepflichtigen Ereignisse (Anhang, VO (EU) 2015/1018) enthalten sind, können an die zuständigen Stellen gemeldet werden, als freiwillige Meldung.

Ad C3) Links und weiterführende Quellen:

Weitere luftfahrtrelevante Informationen gibt es unter

1. Austro Control GmbH - AIM Produkte
2. AIP Luftfahrthandbuch Österreich / AIP Austria (austrocontrol.at)
3. 1:500.000 ICAO Luftfahrtkarte Vorderseite 20210407_ICAO500_2021_raster_CMYK_600_200_1a (austrocontrol.at)
4. 1:500.000 ICAO Luftfahrtkarte Rückseite https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/20210328_ICAO500_2021_RS_cmyk_2021-03-29_0703223.pdf
5. Seasonopener Austro Control GmbH - Season Opener
6. Pilotenfolder VFR Pilot Folder 2022_A5_SA_V4.indd (austrocontrol.at)
7. MET Einleger VFR-Einleger_MET.pdf (austrocontrol.at)
8. Störungsmeldungen Austro Control - LUFTFAHRTBEHÖRDE (Meldeformulare gem. VO (EU) 376/2014 und VO (EU) 996/2010, sowie nach LFG §136), Em@il: reports@austrocontrol.at , FAX: +43-5-1703-76 oder direkt von der HP verschicken.
9. https://www.homebriefing.com/cms-acg/opencms/en/home/
10. https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/luftraumstruktur
11. www.luftfahrtrecht.at
12. www.ris.bka.gv.at
13. www.aviator.at
14. www.streckenflug.at
15. www.segelflug.de
16. http://www.segelflug.de/events/wiese2008/
17. für die PPL(A) Theorieprüfung der Austro Control GmbH - Fragenkatalog
18. Unfalluntersuchung Untersuchungsberichte (bmk.gv.at)

Ad C4) Luftraumstruktur

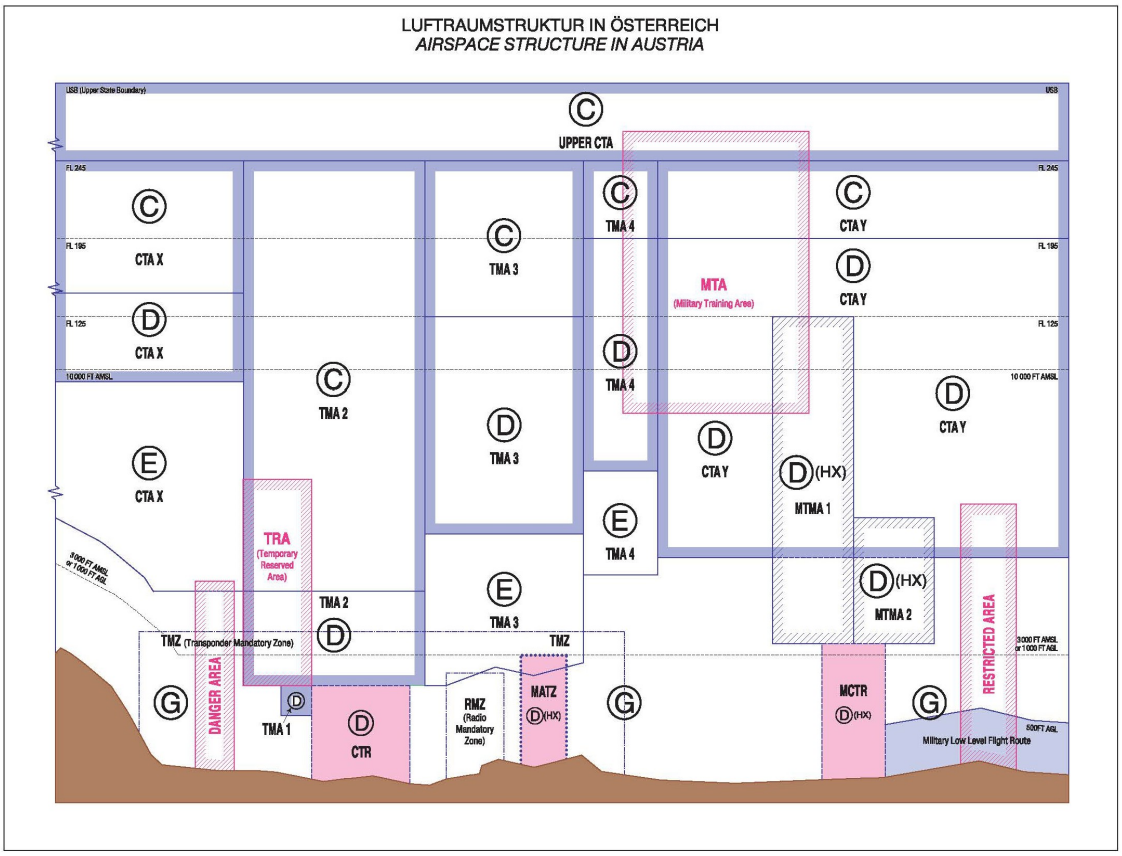
Da wir Hobbyflieger zumeist nur nach Sichtflugregeln (VFR) fliegen, reduziert sich vorstehende (auch auf der 1:500.000 ICAO Karte (Rückseite)) enthaltene Grafik für die meisten von uns auf die Hälfte.

Folgendes Prinzipbild stellt Lufträume beispielhaft (als Vertikalschnitt) dar.

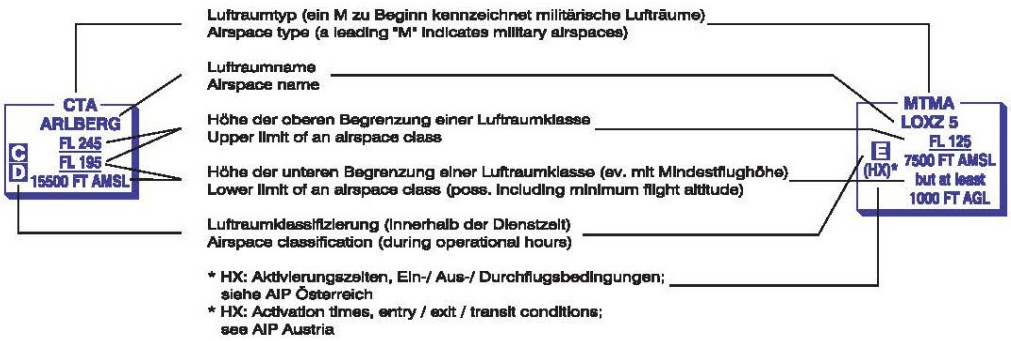
- Als oberer Kontrollbezirk (UTA) wird der seitlich durch die Bundesgrenzen, nach oben durch die Obere Staatsgrenze, und nach unten durch die Flugfläche 245 begrenzte Luftraum festgelegt und von Flugfläche 245 bis inklusive Flugfläche 660 mit Luftraumklasse C klassifiziert. Oberhalb von FL 660 ist der Luftraum nicht mehr klassifiziert.
- Die Obere Staatsgrenze (Upper State Boundary-USB) ist jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, sondern nur aufgrund der Keplerschen Kraft zu bewegen vermögen.

Wichtig ist also, dass (ausgenommen Kontrolzonen – Luftraum D) immer am Boden Luftraumklasse G besteht und dass die Upper Aera ab FL 245 nur noch Luftraum C (bis zur Upper State Boundary – Staatsgrenze) ist.

 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026



Die Luftraumstruktur wird in der ICAO 1:500.000 Luftfahrtkarte in sogenannten ASP Boxen (airspace boxes) dargestellt. Beispiel:



Basierend auf dem bisher Gesagten liest sich vorstehende ASP Box:

1. Luftraumtype: CTA (Kontrollbezirk)
2. Luftraumname: Arlberg
3. Beginn der CTA in 15500 FT AMSL[91]
4. Luftraumklasse/n:
   - 4.1 Luftraumklasse C ab 245 bis USB
   - 4.2 Luftraumklasse C von FL 195 bis FL 245
   - 4.3 Luftraumklasse D von 15500 FT AMSL bis FL 195

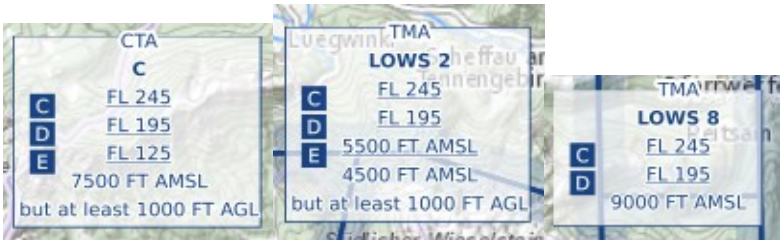
[91] Als Kontrollbezirke (CTA) werden Lufträume festgelegt, welche nach oben durch FL 245, seitlich durch lotrechte Flächen deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche verlaufen und nach unten durch Horizontalflächen in den angegebenen Höhen begrenzt sind:

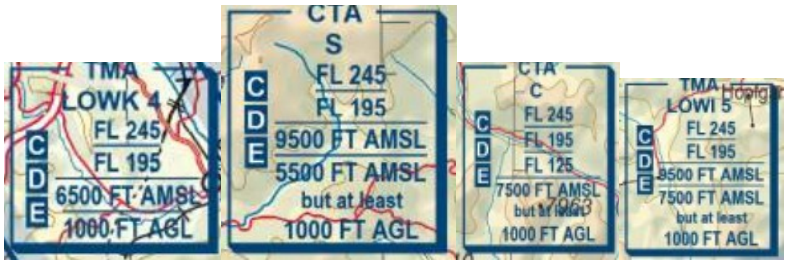
 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026

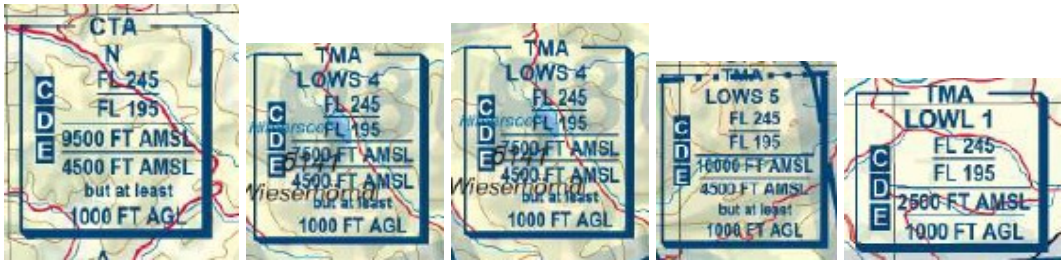
4.4 Luftraumklasse G vom Boden bis 15500 FT AMSL

Genauere Informationen zu diesem Luftraum (CTA Arlberg) findet sich in Anhang A zu den LVR 2014 bzw. in der AIP Austria, Teil ENR 2.1-11, Punkt 1.3. CTA, UTA.

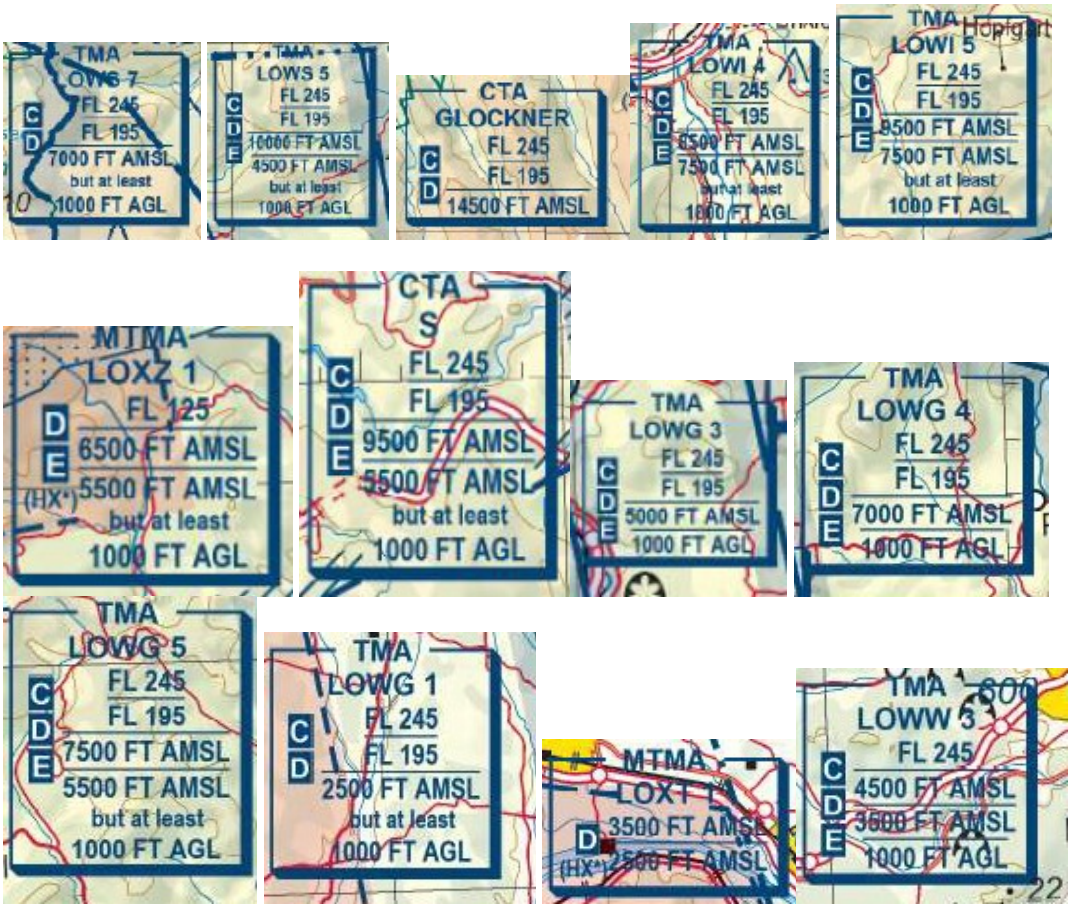
Weitere Übungsbeispiele:







 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026



 nichtgewerbliche Nutzung im Flugschulunterricht gestattet © Dr. Christoph NEMETH, 2008 – 2026