

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2010

Ausgegeben am 10. März 2010

Teil II

80. Verordnung: Luftverkehrsregeln 2010 – LVR 2010

80. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2010 (Luftverkehrsregeln 2010 – LVR 2010)

Auf Grund des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch die Bundesgesetze BGBl. I Nr. 83/2008 und BGBl. I Nr. 3/2009, insbesondere der § 3 Abs. 2, § 4, § 5 Abs. 1 und 3, § 7 Abs. 3 und 4, § 8 Abs. 2, § 21 Abs. 1, der §§ 119 bis 121, der §§ 124 und 125, § 131 und § 145a Abs. 3 wird

- hinsichtlich der §§ 67, 68, 70, 71 und § 74 Abs. 3 sowie der Anhänge G und H der Verordnung vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie
- hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Verordnung von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport

verordnet:

Inhaltsverzeichnis

1. Hauptstück

Allgemeine Bestimmungen

- § 1. Geltungsbereich
- § 2. Begriffsbestimmungen

2. Hauptstück

Allgemeine Luftverkehrsregeln

1. Abschnitt

Allgemeines

- § 3. Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät
- § 4. Allgemeine Rechte und Pflichten des Piloten
- § 5. Besonders bewilligungspflichtige Flüge
- § 6. Flugvorbereitung
- § 7. Sprechfunkverbindung
- § 8. Notsender
- § 9. Mindestflughöhen
- § 10. Reiseflughöhen

2. Abschnitt

Besondere Flugarten

- § 11. Schleppflüge
- § 12. Kunstflüge
- § 13. Flüge zur Hagelabwehr

3. Abschnitt

Vermeidung von Zusammenstößen

- § 14. Abstände zwischen Luftfahrzeugen

- § 15. Vorrang
- § 16. Gegenrichtung
- § 17. Kreuzende Kurse
- § 18. Überholen
- § 19. Landen und Starten
- § 20. Ausweichregeln für Wasserluftfahrzeuge
- § 21. Instrumenten-Übungsflüge
- § 22. Betrieb von Luftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen und in deren Nähe
- § 23. Bewegungen von rollenden Luftfahrzeugen

4. Abschnitt

Signale, Zeichen und Lichter

- § 24. Beachtung von Signalen und Zeichen
- § 25. Verwendung von Signalen und Zeichen
- § 26. Verpflichtung zur Lichterführung

5. Abschnitt

Flugplan

- § 27. Allgemeine Bestimmungen über Flugpläne
- § 28. Erfordernis der Flugplanabgabe
- § 29. Flugplanangaben
- § 30. Inhalt des Flugplanes
- § 31. Form der Flugplanabgabe
- § 32. Abflugmeldung
- § 33. Änderungen von voraussichtlichen Abblockzeiten
- § 34. Flugplanänderungen
- § 35. Einhalten des Flugplanes
- § 36. Flugplanänderungen aus zwingenden Gründen
- § 37. Unabsichtliches Abweichen vom Flugplan
- § 38. Schließung des Flugplanes

3. Hauptstück

Kontrollierte Flüge

- § 39. Freigaben
- § 40. Sprechfunkverbindung und optische Signale bei kontrollierten Flügen
- § 41. Ausfall der Sprechfunkverbindung bei kontrollierten Flügen
- § 42. Standortmeldungen
- § 43. Beendigung der Flugverkehrskontrolle

4. Hauptstück

Sichtflugregeln

- § 44. Sichtflug-Wetterbedingungen
- § 45. Zulässigkeit von Sichtflügen
- § 46. Reiseflughöhen für Sichtflüge
- § 47. Sonder-Sichtflüge
- § 48. Sichtflüge bei Nacht
- § 49. Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug

5. Hauptstück

Instrumentenflugregeln

- § 50. Zulässigkeit von Instrumentenflügen
- § 51. Mindestflughöhen für Instrumentenflüge
- § 52. Reiseflughöhen für Instrumentenflüge
- § 53. Übergang vom Instrumentenflug zum Sichtflug

6. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Flüge mit Hänge- und Paragleitern

- § 54. Nichtanwendbarkeit von Bestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern
- § 55. Hangsegelflüge
- § 56. Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge

- § 57. Sichtflüge bei Nacht mit Segelflugzeugen
- § 58. Wolkensegelflüge
- § 59. Flüge mit Hänge- und Paragleitern

7. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten

- § 60. Fallschirmabsprünge
- § 61. Freiballonfahrten

8. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Militärflüge

- § 62. Mindestflughöhen für Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern
- § 63. Kunstflüge und Tiefflüge mit Militärluftfahrzeugen
- § 64. Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen
- § 65. Verpflichtung zur Lichterführung an Militärluftfahrzeugen und Militärfesselballonen
- § 66. Sichtflüge bei Nacht mit Militärluftfahrzeugen und Flüge mit Militärluftfahrzeugen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen außerhalb kontrollierter Lufträume und militärische Fallschirmabsprünge

9. Hauptstück

Militärisch reservierte Bereiche, militärische Luftraumbeschränkungen sowie militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

- § 67. Festlegung militärisch reservierter Bereiche
- § 68. Art der Luftraumreservierung
- § 69. Klassifizierung militärisch reservierter Bereiche
- § 70. Militärische Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete
- § 71. Militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

10. Hauptstück

Flugverkehrsdienste

1. Abschnitt

Allgemeines

- § 72. Flugverkehrsdienste
- § 73. Flugverkehrsdienststellen, Militärflugleitungen

2. Abschnitt

Flugverkehrskontrolldienst

- § 74. Aufgaben und Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes
- § 75. Flugverkehrskontrollstellen
- § 76. Staffelung
- § 77. Gewährleistung der Staffelung

3. Abschnitt

Fluginformations- und Alarmdienst

- § 78. Fluginformationsdienst
- § 79. Alarmdienst

11. Hauptstück

Schlussbestimmungen

- § 80. Strafbestimmung
- § 81. In- und Außerkrafttreten

1. Hauptstück

Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. Die Bestimmungen dieser Verordnung finden, soweit im § 145 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBI. Nr. 253/1957 nicht anderes bestimmt wird, Anwendung auf

1. alle Luftfahrzeuge innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes,
2. Luftfahrzeuge österreichischer Staatszugehörigkeit (§ 15 LFG) außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, soweit keine abweichenden Vorschriften anzuwenden sind, und
3. von der zuständigen Militärflugleitung genehmigte Ein-, Aus- und Durchflüge von Zivilluftfahrzeugen durch militärisch reservierte Bereiche.

Begriffsbestimmungen

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

1. Abgesonderte Bereiche:

die von der Austro Control GmbH (ACG) oder der zuständigen Militärflugleitung festzulegenden Lufträume von definierter und in luftfahrtüblicher Weise kundgemachter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, in denen keine, der jeweiligen Luftraumklasse entsprechenden, individuellen Flugverkehrsdienste für die einzelnen in diesen Lufträumen befindlichen Sichtflüge erbracht werden.

2. Ausweichflugplätze:

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

3. Bereiche mit Sonderregelungen:

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

4. Bereiche mit Transponderpflicht (Transponder Mandatory Zone - TMZ):

Lufträume in denen Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln mit einem Transponder Mode C ausgerüstet sein und den Code 7 000 inklusive Höhenübermittlung unaufgefordert abstrahlen müssen. Ausnahmen von dieser Verpflichtung können in Einzelfällen von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zugelassen werden, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird.

5. Betrieb von Luftfahrzeugen:

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

6. Bodensicht:

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

7. Endanflug:

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

8. Erdsicht:

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

9. Flugbesatzungsmitglieder:

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

10. Flugflächen:

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

11. **Fluginformationsgebiete:**
Lufträume, in denen der Fluginformationsdienst und der Alarmdienst von den für diese Lufträume jeweils in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststellen ausgeübt werden.
12. **Flugplan:**
die in dieser Verordnung vorgesehenen, für eine Flugverkehrsdienststelle bestimmten Angaben über einen beabsichtigten Flug (gesamten Flug oder Teil eines Fluges).
13. **Flugplätze:**
Land- oder Wasserflächen, die ganz oder teilweise für Abflüge, Landungen und sonstige Bewegungen von Luftfahrzeugen vorgesehen sind.
14. **Flugplatzverkehr:**
der gesamte Verkehr auf den Manövriertflächen eines Flugplatzes und der Verkehr mit Luftfahrzeugen, die in der Platzrunde fliegen, in diese einfliegen oder sie verlassen.
15. **Flugplatzverkehrszonen:**
allseits umgrenzte Lufträume, die um Flugplätze zum Schutze des Flugplatzverkehrs (vor dem übrigen Luftverkehr) festgelegt sind.
16. **Flugsicht:**
die Sicht vom Führungsraum eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges in Flugrichtung.
17. **Flugstatus:**
eine Angabe, ob für ein bestimmtes Luftfahrzeug eine besondere Behandlung durch die Flugverkehrsdienste verlangt wird.
18. **Flugverkehrsdienstlufträume:**
allseits umgrenzte, alphabetisch bezeichnete Lufträume, in denen bestimmte Flugarten ausgeführt werden dürfen und für welche die auszuübenden Flugverkehrsdienste sowie Benützungsvorschriften festgelegt sind.
19. **Flugverkehrsleiter:**
Organe der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle, die mit Aufgaben der Flugverkehrsdienste betraut sind.
20. **Freigaben:**
dem verantwortlichen Piloten von einer Flugverkehrskontrollstelle erteilte Zustimmungen oder Anordnungen, sein Luftfahrzeug unter den von der Flugverkehrskontrollstelle mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt festgelegten Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu führen.
21. **Freigabegrenzen:**
geographisch bestimmte Orte, bis zu denen Freigaben erteilt werden.
22. **geltender Flugplan:**
der Flugplan, einschließlich allfälliger, durch nachfolgende Freigaben wirksam gewordener Änderungen.
23. **Hauptwolkenuntergrenze:**
die Höhe der Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 20 000 ft über Grund liegt.
24. **Höchstflugdauer:**
die auf Grund der mitgeführten Betriebsstoffmenge höchstmögliche Flugdauer eines Luftfahrzeuges, unter Berücksichtigung seiner Betriebserfordernisse für den betreffenden Flug.
25. **Höhe über dem mittleren Meeresspiegel (Mean Sea Level - MSL):**
der lotrechte Abstand einer Fläche, eines Punktes oder eines als Punkt zu betrachtenden Gegenstandes, gemessen vom mittleren Meeresspiegel.
26. **Höhe über Grund (Ground- GND):**
der lotrechte Abstand einer Fläche, eines Punktes oder eines als Punkt zu betrachtenden Gegenstandes, gemessen von der Erdoberfläche.
27. **Instrumentenflüge:**
Flüge, soweit sie nach den Instrumentenflugregeln durchgeführt werden.
28. **Instrumentenflug-Wetterbedingungen:**

Wetterbedingungen, bei denen die Sicht, der Abstand von Wolken oder die Hauptwolkenuntergrenze unter den für Sichtflug-Wetterbedingungen festgelegten Mindestwerten liegen.

29. **Instrumenten-Übungsflüge:**
Flüge, bei denen ein Pilot ein Luftfahrzeug unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen nach Instrumenten führt.
30. **Kontrollbezirk:**
ein kontrollierter Luftraum, der nach unten durch Horizontalflächen in bestimmten Höhen begrenzt ist; er besteht aus dem oberen und dem unteren Kontrollbezirk.
31. **Kontrollierte Flüge:**
Flüge, soweit für sie Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird.
32. **Kontrollierte Flugplätze:**
Flugplätze, soweit für sie Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr ausgeübt wird.
33. **Kontrollierte Lufträume:**
allseits umgrenzte Lufträume, in denen Flugverkehrskontrolldienst für Instrumenten- und Sichtflüge in Übereinstimmung mit der Luftraumklassifizierung ausgeübt wird; sie bestehen aus den Kontrollbezirken, Nahkontrollbezirken, den Bereichen mit Sonderregelungen (SRA), den Kontrollzonen und militärisch reservierten Bereichen.
34. **Kontrollzonen (Control Zone – CTR):**
kontrollierte Lufträume, die nach unten durch die Erdoberfläche und nach oben durch horizontale Flächen in bestimmten Höhen begrenzt sind.
35. **Kunstflüge:**
absichtlich ausgeführte Flugmanöver, die durch abrupte Änderungen der Fluglage, anormale Fluglagen oder anormale Geschwindigkeitsänderungen gekennzeichnet sind.
36. **Kurs (über Grund):**
der auf die Erdoberfläche projizierte Flugweg eines Luftfahrzeuges, dessen Richtung in Graden - bezogen auf geographisch oder magnetisch Nord - ausgedrückt wird.
37. **Luftfahrzeuge:**
Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs. 1 LFG.
38. **Luftraumbeschränkungsgebiete:**
Luftraumbeschränkungsgebiete im Sinne des § 4 LFG; das sind Luftsperrgebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Gefahrengebiete.
39. **Manövrierflächen:**
jene Teile eines Flugplatzes (§ 58 LFG), die für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu verwenden sind, ausgenommen Abstellflächen.
40. **Meldepunkte:**
bestimmte geographische Orte, die als Bezugspunkte für Standortmeldungen von Luftfahrzeugen dienen.
41. **Meldestellen für Flugverkehrsdienste:**
Stellen, bei denen für Flugverkehrsdienste bestimmte Meldungen abgegeben werden können; das sind Flugsicherungsstellen, Militärflugleitungen und jene Stellen, die gemäß § 120 Abs. 2 LFG entsprechend ermächtigt sind.
42. **Militärflugleitung:**
ortsfeste oder mobile militärische Dienststelle, die für die Abwicklung von militärischem oder zivilem Flugverkehr innerhalb militärisch reservierter Bereiche zuständig ist.
43. **Militärisch reservierte Bereiche:**
Die gemäß § 121 LFG festgelegten, allseits begrenzten Lufträume, die zeitweilig zu militärischen Zwecken benutzt werden. Als solche kommen in Betracht
 - 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 Lufträume, die um Militärflugplätze zum Schutze des Flugplatzverkehrs festgelegt sind und
- d) militärische Trainingsgebiete (Military Training Area - MTA) als Lufträume des unteren und oberen Kontrollbezirkes zur Durchführung von militärischen Trainingsflügen.
44. **missweisender Kurs:**
der Kurs, dessen Richtung in Graden - bezogen auf magnetisch Nord - ausgedrückt wird.
45. **Nacht:**
der Zeitraum zwischen jenen Zeitpunkten, in denen sich die Mitte der Sonnenscheibe am Abend und am Morgen sechs Grad unter dem Horizont befindet.
46. **Nahkontrollbezirke:**
Teile des unteren Kontrollbezirkes, die an Kreuzungspunkten mehrerer Flugstrecken in der Nähe von Flughäfen festgelegt sind.
47. **niedrigste benutzbare Flugflächen:**
die Flugflächen in der Höhe der niedrigsten konstanten Anzeige - aufgerundet auf das nächste Vielfache von 500 Fuß (ft)- eines auf 1013,2 hPa (mb) eingestellten Höhenmessers, die nicht unterhalb der Mindestflughöhe für irgendeinen Punkt der jeweiligen Flugstrecke liegen.
48. **obere Staatsgrenze (Upper State Boundary-USB):**
jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, sondern nur aufgrund der Kepler'schen Kraft zu bewegen vermögen.
49. **Pilot:**
der verantwortliche Pilot.
50. **Platzrunden:**
die durch die Luftfahrzeugart und die Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge bestimmten Flugwege, die mit in Flugplatznähe fliegenden Luftfahrzeugen einzuhalten sind.
51. **Ratschlag für Ausweichmanöver:**
der von einer Flugverkehrsdienststelle an den Piloten übermittelte Ratschlag zur Durchführung bestimmter Flugmanöver, um ihn bei der Vermeidung eines Zusammenstoßes zu unterstützen.
52. **Reiseflughöhen:**
Flughöhen, die während eines erheblichen Teiles eines Fluges eingehalten werden.
53. **Reisegeschwindigkeiten:**
die wahren Eigengeschwindigkeiten in den Reiseflughöhen.
54. **Rollen von Luftfahrzeugen:**
Bewegungen von Luftfahrzeugen aus eigener Kraft auf der Oberfläche von Flugplätzen, ausgenommen Start und Landung.
55. **Rollen im Schwebeflug:**
Bewegungen von Hubschraubern oder senkrecht startenden/landenden Flugzeugen über der Oberfläche von Flugplätzen, normalerweise unter Ausnützung des Bodeneffekts und mit einer Geschwindigkeit über Grund von weniger als 20 Knoten.
Anmerkung:
Die tatsächliche Höhe über Grund kann variieren. Wegen einer Schleppfracht oder zur Verminderung von Turbulenzen aus dem Bodeneffekt kann für bestimmte Hubschrauber zum Rollen im Schwebeflug auch eine größere Höhe als 25 ft über Grund erforderlich sein.
56. **Schleppflüge:**
Flüge, bei denen ein Luftfahrzeug (Schleppluftfahrzeug) Segelflugzeuge oder sonstige Gegenstände (zum Beispiel Werbebanner oder Schleppsäcke) schleppt.
57. **Schwebeflug:**
ist ein stationärer Flugzustand über einem Punkt (Objekt), ohne vertikaler oder horizontaler Flugbewegung, innerhalb oder außerhalb des Bodeneffektes.
58. **Sicht:**
die durch atmosphärische Verhältnisse bedingte und in Entfernungseinheiten ausgedrückte Möglichkeit, bei Tag auffallende, unbeleuchtete Gegenstände und bei Nacht auffallende, beleuchtete Gegenstände zu sehen und zu erkennen.
59. **Sichtflüge:**
Flüge, soweit sie nach den Sichtflugregeln durchgeführt werden.

- 60. Sichtflug-Wetterbedingungen:**
Wetterbedingungen, bei denen die Sicht, der Abstand von Wolken und die Hauptwolkenuntergrenze zumindest den für Sichtflüge festgelegten Mindestwerten entsprechen.
- 61. Sonder-Sichtflüge:**
Sichtflüge, die auf Grund einer von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle erteilten Freigabe durchgeführt werden und bei denen die Sichtflug-Wetterbedingungen nicht gegeben sind.
- 62. Tag:**
der nicht unter den Begriff der Nacht fallende Zeitraum.
- 63. Trennung:**
bedeutet die Anwendung von mindestens 500 ft Vertikalstaffelung zwischen Sicht- und Instrumentenflügen (sofern bei Gefahr von Wirbelschleppbildung nicht eine Mindestvertikalstaffelung von 1000 ft vorzuschreiben ist), oder dass Sichtflüge außerhalb der seitlichen Flugwegtoleranzen von Instrumentenflügen geführt werden.
- 64. Übergangshöhen:**
diejenigen Höhen über dem mittleren Meeresspiegel, in oder unterhalb welcher die Flughöhen von Luftfahrzeugen in Flugplatznähe für Flugverkehrskontrollzwecke mit Bezug auf den mittleren Meeresspiegel bestimmt werden.
- 65. Überholen:**
ein Vorgang, bei dem sich ein Luftfahrzeug einem anderen Luftfahrzeug von hinten auf einer Geraden nähert, die mit der Symmetrieebene des zu überholenden Luftfahrzeuges einen Winkel von weniger als 70° bildet.
- 66. verantwortlicher Pilot:**
die für die Sicherheit und den Betrieb des Luftfahrzeuges während dessen Betriebsdauer verantwortliche Person; im Zweifel gilt als verantwortlicher Pilot, wer das Luftfahrzeug tatsächlich führt.
- 67. Verbandsflüge:**
Flüge, bei denen nach vorheriger Vereinbarung zwei oder mehrere kraftangetriebene Luftfahrzeuge in derselben Richtung und mit derselben Geschwindigkeit geflogen werden, wenn der vertikale Abstand nicht mehr als 100 ft und der horizontale Abstand nicht mehr als 1 km zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen beträgt.
- 68. Verkehrsinformation:**
die von einer Flugverkehrsdienststelle, oder einer Flugplatz-Fluginformationsstelle, an den Piloten übermittelte Information über anderen bekannten oder beobachteten, in der Nähe seines Luftfahrzeuges befindlichen Flugverkehr, die der Verhinderung eines Zusammenstoßes dienen soll.
- 69. Voraussichtliche Abblockzeit:**
der voraussichtliche Zeitpunkt, zu welchem das Luftfahrzeug die mit dem Abflug in Verbindung stehenden Bewegungen beginnen wird.
- 70. Voraussichtliche Gesamtflugdauer:**
bei Instrumentenflügen, die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zur Ankunft über dem Ablaufpunkt des Instrumentenanflugverfahrens oder - falls für den Zielflugplatz keine Navigationshilfe vorhanden ist - bis zum Erreichen des Zielflugplatzes; bei Sichtflügen, die voraussichtlich benötigte Flugzeit vom Start bis zum Erreichen des Zielflugplatzes.
- 71. voraussichtlicher Anflugzeitpunkt:**
der Zeitpunkt, zu dem nach der Annahme der Flugverkehrskontrollstelle ein ankommendes Luftfahrzeug - dessen Anflug eine Verzögerung erfährt - den Haltepunkt verlassen wird, um den Anflug zwecks Landung zu vollenden.
- 72. vorgeschriebene Meldepunkte:**
die mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt aufgetragenen Meldepunkte.
- 73. Zielflugplatz:**
der im Flugplan bezeichnete Flugplatz, auf dem die Landung beabsichtigt ist.
- 74. Zustimmung:**
Eine freigabeähnliche Genehmigung für Flüge, auf die die Bestimmungen für Freigaben nicht anwendbar sind.

2. Hauptstück

Allgemeine Luftverkehrsregeln

1. Abschnitt

Allgemeines

Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät

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

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

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

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

(4) Der Betrieb von kraftangetriebenen Luftfahrzeugen schwerer als Luft mit starren Tragflächen ist in den in Anhang B lit. e angeführten Lufträumen (Luftraumklasse E) grundsätzlich nur mit einem betriebsbereiten Transponder mit Druckhöhenübermittlung zulässig. An diesen Transpondern ist bei Flügen mit o.a. Luftfahrzeugen in o.a. Lufträumen, soweit von einer Flugverkehrsdienststelle nicht anders aufgetragen wurde, unaufgefordert der Code 7 000 inklusive automatischer Druckhöhenübermittlung einzustellen. Ausnahmen von dieser Verpflichtung können von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zugelassen werden, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird. Diese Ausnahmen sind in der luftfahrtüblichen Weise kundzumachen.

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

(6) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivilluftfahrtgerät (wie Drachen, Fesselballone, Flugmodelle, Raketen und dergleichen) innerhalb des Schutzbereiches eines Zivilflugplatzes (§§ 35 bis 42 der Zivilflugplatz-Verordnung 1972, BGBl. Nr. 313) ist bei kontrollierten Flugplätzen nur mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle, bei unkontrollierten Flugplätzen nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.

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

(8) Die Bestimmungen der Abs. 5 und 6 gelten für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivilluftfahrtgerät innerhalb von militärischen Nachkontrollbezirken, militärischen Kontrollzonen und militärischen Flugplatzverkehrszonen mit der Maßgabe, dass dieser nur mit Zustimmung der örtlich zuständigen Militärflugleitung zulässig ist.

Allgemeine Rechte und Pflichten des Piloten

§ 4. (1) Der Pilot hat den Anordnungen der Flugverkehrskontrollstellen (§ 75) und in militärisch reservierten Bereichen den Anordnungen der Militärflugleitungen Folge zu leisten. Er entscheidet jedoch selbständig über die Führung des Luftfahrzeuges.

(2) Der Pilot hat die luftfahrtrechtlichen Vorschriften einzuhalten. Er hat weiters die in luftfahrtüblicher Weise (insbesondere NOTAM und Aeronautical Information Publication Austria

gemäß § 172a LFG) im Rahmen der Flugsicherung kundgemachten Anordnungen einzuhalten, wobei Abs. 1 letzter Satz unberührt bleibt.

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

Besonders bewilligungspflichtige Flüge

§ 5. (1) Flüge, bei denen die Piloten oder das Luftfahrzeug besondere Voraussetzungen erfüllen müssen, wie insbesondere bei einer reduzierten Vertikalstaffelung (Reduced Vertical Separation – RVSM) oder einem Allwetterflugbetrieb (All Weather Operation – AWO) oder einer erweiterten Betriebsbewilligung für zweistrahlige Luftfahrzeuge (Extended Range Twin (Engine) Operations – ETOPS), dürfen nur durchgeführt werden, wenn von der zuständigen Behörde eine entsprechende Genehmigung erteilt wurde, sofern sie nicht nach einer anderen Rechtsvorschrift zu genehmigen sind.

(2) Die Anwendung von Mindestausrüstungslisten (Minimum Equipment Lists - MELs) oder von Konfigurationsabweichungslisten (Configuration Deviation Lists - CDLs) ist nur gestattet, wenn für diese Dokumente eine Genehmigung von der zuständigen Behörde erteilt wurde.

(3) Bei der Erteilung von Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind grundsätzlich die für die gewerbliche Luftfahrt geltenden Bestimmungen anzuwenden. Für nicht gewerbliche Flüge können vereinfachte Betriebsverfahren festgelegt werden.

(4) Die zur Erteilung von Bewilligungen gemäß Abs. 1 bis 3 zuständige Behörde ist die Austro Control GmbH und für Flüge mit Militärluftfahrzeugen, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen, der Bundesminister für Landesverteidigung und Sport.

Flugvorbereitung

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

Sprechfunkverbindung

§ 7. (1) Die Verpflichtung zur Herstellung und Aufrechterhaltung einer Sprechfunkverbindung im Sinne dieser Verordnung umfasst die Verpflichtung zur dauernden Hörbereitschaft auf der Funkfrequenz der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle oder Militärlufgleitung (§ 73) und zur Aufnahme des Sprechfunkverkehrs, soweit sich hierzu nach den Bestimmungen dieser Verordnung die Notwendigkeit ergibt.

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

Notsender

§ 8. (1) Flüge mit Zivilluftfahrzeugen dürfen bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse von 20 000 kg - soweit im Abs. 2 nicht anderes bestimmt wird - grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn für die Luftfahrt nach gültigen einschlägigen Standards zugelassene Notsender (Crash-Sender) funktionsbereit mitgeführt werden.

(2) Kein Notsender ist erforderlich für

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

5. Flüge mit Hänge- und Paragleitern.

(3) Über die Fälle des Abs. 2 hinaus können für die Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen weitere Ausnahmen anlässlich der Genehmigung der Luftfahrtveranstaltungen im Einvernehmen mit der Austro Control GmbH unter Berücksichtigung der Sicherheitserfordernisse der Luftfahrt bewilligt werden.

Mindestflughöhen

§ 9. (1) Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien ist eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelastigungen vermieden werden; die Flughöhe muss jedoch mindestens 1 000 ft über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Jedenfalls muss die Flughöhe bei Flügen mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien mindestens 3 400 ft über Grund betragen, über den dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt sowie Salzburg mindestens 3 000 ft über Grund und über den dichtbesiedelten Gebieten von Innsbruck mindestens 2 000 ft über Grund.

(2) Bei anderen als den im Abs. 1 bezeichneten Flügen ist eine Flughöhe von mindestens 500 ft über Grund einzuhalten.

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

1. zum Zwecke des Abfluges und der Landung,
2. auf Flugplätzen im Sinne des § 58 LFG auch zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung,
3. auf Flugplätzen bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen und
4. mit Hubschraubern auch zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen, jedoch nur im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung, weiters bei Ambulanz- und Rettungsflügen.

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

(5) Ausnahmen von Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass durch die Unterschreitung der Mindestflughöhen weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet oder durch unnötigen Lärm belästigt werden. Die Bewilligungen sind für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen auf Antrag des Piloten oder des Luftfahrzeughalters von der Austro Control GmbH zu erteilen. Sie sind insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Bei Flügen mit Hänge- und Paragleitern ist beim Überfliegen von Personen, Gebäuden, öffentlichen Transportanlagen (Bahnen, Seilbahnen, Skiliften usw.) und von Freileitungen, jedenfalls ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten.

(6) Für Flüge mit Militärluftfahrzeugen werden Ausnahmen im Sinne des Abs. 5 im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport angeordnet.

Reiseflughöhen

§ 10. Als Reiseflughöhen (Anhang C) bei kontrollierten Flügen sind zu verwenden

1. Flugflächen bei Flügen in der Höhe der niedrigsten benutzbaren Flugfläche und in größeren Höhen sowie - wo dies in Betracht kommt - oberhalb der Übergangshöhe oder
2. Flughöhen über dem mittleren Meeresspiegel bei Flügen in Höhen unterhalb der niedrigsten benutzbaren Flugfläche und - wo dies in Betracht kommt - in der Höhe der Übergangshöhe sowie in geringeren Höhen.

2. Abschnitt

Besondere Flugarten

Schleppflüge

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

(2) Bei Schleppflügen - mit Ausnahme von Segelschleppflügen - hat der Pilot mit einer zur Zeit der Aufnahme des Schleppgegenstandes in der Nähe der Aufnahmestelle befindlichen Person ein für ihn

deutlich wahrnehmbares Zeichen zu vereinbaren, durch welches ihm diese Person gegebenenfalls anzeigt, das der Schleppgegenstand aus Sicherheitsgründen abgeworfen werden muss.

Kunstflüge

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

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

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

(3) In kontrollierten Lufträumen sind Kunstflüge nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Erfüllung der Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 74) nicht gefährdet erscheint oder durch die Vorschreibung von Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten sichergestellt ist.

(4) Unbeschadet der Bestimmungen des § 9 über Mindestflughöhen sind Kunstflüge verboten

1. über dichtbesiedeltem Gebiet,
2. über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen,
3. über Menschenansammlungen im Freien und
4. in einer Höhe von weniger als 1 700 ft über Grund.

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

(6) Für Flüge mit Militärluftfahrzeugen werden Ausnahmen im Sinne des Abs. 5 im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport angeordnet.

Flüge zur Hagelabwehr

§ 13. Flüge zur Hagelabwehr sind, soweit dies für die bestimmungsgemäße Durchführung solcher Flüge notwendig ist, von den Bestimmungen des Sichtfluges, des Sichtfluges bei Nacht und der Einhaltung der Mindestflughöhen ausgenommen. Von der Durchführung solcher Flüge ist die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle jedenfalls zu verständigen.

3. Abschnitt

Vermeidung von Zusammenstößen

Abstände zwischen Luftfahrzeugen

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

(2) Um den Erfordernissen des Abs. 1 entsprechen zu können, sind Verbandsflüge (§ 2 Z 67) mit Zivilluftfahrzeugen nur nach den Sichtflugregeln zulässig.

Vorrang

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

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

Gegenrichtung

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

Kreuzende Kurse

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

1. Mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen schwerer als Luft ist Luftschiffen, Segelflugzeugen, Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen.
2. Mit Luftschiffen ist Segelflugzeugen, Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen.
3. Mit Segelflugzeugen ist Hänge- und Paragleitern und Freiballonen auszuweichen.
4. Mit Hänge- und Paragleitern ist Freiballonen auszuweichen.
5. Mit kraftangetriebenen Luftfahrzeugen ist allen anderen Luftfahrzeugen auszuweichen, die als Schlepluftfahrzeuge erkennbar sind.

Überholen

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

Landen und Starten

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

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

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

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

Ausweichregeln für Wasserluftfahrzeuge

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

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

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

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

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

Instrumenten-Übungsflüge

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

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

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

Betrieb von Luftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen und in deren Nähe

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

(2) Bei der Entwicklung und Erstellung von Instrumentenflugverfahren sind grundsätzlich die Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, Doc. 8168 anzuwenden. Die Anwendung anderer Grundlagen darf nur mit Zustimmung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgen.

(3) Flüge im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze sind nur als kontrollierte Flüge zulässig. Beim Anfliegen eines kontrollierten Flugplatzes ist gegebenenfalls entsprechend den gemäß Abs. 1 aufgetragenen Verfahren, sofern nichts anderes aufgetragen ist, mindestens 3 Minuten vor Einflug in die Kontrollzone Sprechfunkverbindung (§ 7) mit der Flugplatzkontrollstelle aufzunehmen, wenn die Möglichkeit einer Sprechfunkverbindung besteht. Ansonsten sind die Anweisungen zu beachten, die durch optische Signale und Zeichen (Anhang A, Abschnitt B) gegeben werden.

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

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

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

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

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

(8) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 7 gelten für Zivilluftfahrzeuge auch auf Militärflugplätzen, auf denen im Rahmen einer Mitbenutzung im Sinne des § 62 Abs 3 LFG internationaler Luftverkehr betrieben wird.

Bewegungen von rollenden Luftfahrzeugen

§ 23. (1) Bei Zusammenstoßgefahr von zwei rollenden Luftfahrzeugen auf Manövrierflächen gilt Folgendes:

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

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

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

4. Abschnitt

Signale, Zeichen und Lichter

Beachtung von Signalen und Zeichen

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

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

1. den von dem ansteuernden Luftfahrzeug gegebenen Anweisungen gemäß den Bestimmungen im Anhang A, Abschnitt A zu folgen,
2. nach Möglichkeit die in Betracht kommende Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) zu verständigen,
3. zu versuchen, Sprechfunkverbindung mit dem ansteuernden Luftfahrzeug oder mit der für das Ansteuern in Betracht kommenden Abfangleitstelle durch einen allgemeinen Anruf auf den zu diesen Zwecken aufgetragenen Notfrequenzen herzustellen, und dabei möglichst Identität und Standort des angesteuerten Luftfahrzeuges sowie Art und Zweck des Fluges mitzuteilen,
4. sofern das Luftfahrzeug mit einem Transponder ausgerüstet ist, der zu diesen Zwecken aufgetragene Modus und Kode zu wählen, wenn von der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) keine andere Anweisung empfangen wurde, und
5. unverzüglich eine Klarstellung zu verlangen, wenn im Funkwege empfangene Anweisungen - und zwar ohne Rücksicht auf deren Herkunft - Anweisungen widersprechen, die vom ansteuernden Luftfahrzeug im Funkwege oder durch Signale gemäß Anhang A, Abschnitt A gegeben wurden; inzwischen ist in der Befolgung der vom ansteuernden Luftfahrzeug im Funkwege beziehungsweise durch Signale gegebenen Anweisungen fortzufahren.

Verwendung von Signalen und Zeichen

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

Verpflichtung zur Lichterführung

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

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

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

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

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

(5) An allen Luftfahrzeugen, die sich auf Wasserflächen befinden, für welche die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, BGBl. Nr. 380/1972, Anlage B, in der Fassung BGBl. Nr. 529/1977, gelten, müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang Lichter gemäß den Internationalen Regeln zur Vermeidung von Zusammenstößen auf See gesetzt sein. Falls dies nicht

möglich ist, müssen Lichter gesetzt sein, die im Aussehen und in der Anbringung denjenigen, die in diesen Internationalen Regelungen gefordert werden, so ähnlich wie möglich sind.

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

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

5. Abschnitt Flugplan

Allgemeine Bestimmungen über Flugpläne

§ 27. (1) Angaben über einen geplanten Flug (gesamten Flug oder Teil eines Fluges), die vor dem Abflug an eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste oder während des Fluges an eine Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) übermittelt werden, müssen in Form eines Flugplanes abgefasst sein.

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

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

Erfordernis der Flugplanabgabe

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

(2) Bei anderen Flügen ist vor dem Abflug ein Flugplan abzugeben, wenn die Bundesgrenze überflogen werden soll. Ausgenommen hiervon sind Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln auf Grundlage bilateraler Abkommen, welche in der luftfahrtüblichen Weise kundzumachen sind.

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

(4) Von dem Erfordernis der Abgabe eines Flugplans sind Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) in jenen Fällen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt werden, ausgenommen.

Flugplanangaben

§ 29. (1) Flugpläne haben nach Maßgabe der Bestimmungen des § 30 folgende Angaben zu enthalten:

1. Luftfahrzeugkennung,
2. Flugregeln und Art des Fluges,
3. Luftfahrzeugtype beziehungsweise Anzahl der Luftfahrzeuge und deren Typen sowie die Kategorie für Wirbelschleppenbildung des Luftfahrzeuges (der Luftfahrzeuge),
4. Ausrüstung (Funk-, Navigations- und SSR-Ausrüstung),
5. Abflugplatz,
6. voraussichtliche Abblockzeit,
7. Reisegeschwindigkeit (Reisegeschwindigkeiten),
8. Reiseflughöhe (Reiseflughöhen),
9. Flugstrecke,
10. Zielflugplatz und voraussichtliche Gesamtflugdauer,
11. Ausweichflugplatz (Ausweichflugplätze),
12. Höchstflugdauer,
13. Gesamtzahl der Personen an Bord,
14. Notausrüstung und
15. erforderlichenfalls sonstige Angaben.

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

1. die Angabe des Abflugplatzes (Abs. 1 Z 5) durch die Angabe der Stelle, von der ergänzende Flugplandaten - sofern erforderlich - erhalten werden können, und
2. die Angabe der Abblockzeit (Abs. 1 Z 6) durch die Angabe des Zeitpunktes des Überfliegens des ersten Punktes der Flugstrecke, ab dem der Flugplan gelten soll.

Inhalt des Flugplanes

§ 30. (1) Jeder Flugplan muss unter Bedachtnahme auf den Zweck der Flugplanabgabe die im § 29 Abs. 1 bezeichneten Angaben - soweit sie für den Flug in Betracht kommen - für die gesamte Flugstrecke oder für denjenigen Teil der Flugstrecke enthalten, für den er abgegeben wird.

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

Form der Flugplanabgabe

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

(2) Wenn der Abflug von einem Flugplatz erfolgt, auf dem sich eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet, ist der Flugplan persönlich oder fernmündlich oder fernschriftlich oder in elektronischer Form abzugeben. Wenn jedoch die fernmündliche Flugplanabgabe nicht im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs liegt, hat die Meldestelle die persönliche Flugplanabgabe anzuordnen.

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

(4) Bei anderen als den in den Abs. 2 und 3 bezeichneten Flügen ist der Flugplan entweder fernschriftlich oder fernmündlich vor dem Abflug oder im Sprechfunkwege während des Fluges der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) zu übermitteln.

Abflugmeldung

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

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

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

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

Änderungen von voraussichtlichen Abblockzeiten

§ 33. Wenn ein Flugplan abgegeben wurde und die voraussichtliche Abblockzeit

1. um mehr als 30 Minuten oder
2. für einen Flug, der ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt wird, um mehr als 15 Minuten

überschritten wird, so hat der Pilot vor Ablauf dieses Zeitraumes die berichtigte voraussichtliche Abblockzeit jener Stelle zu übermitteln, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde, oder ihr die Aufhebung des Flugplanes ausdrücklich bekannt zu geben.

Flugplanänderungen

§ 34. (1) Bei Flugplänen für kontrollierte Flüge hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen der §§ 36 und 37 jede Änderung des Flugplanes vorher der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) anzuzeigen,

1. wenn eine Änderung der Reise Flughöhe geplant ist: Luftfahrzeugkennung; neu vorgesehene Reise Flughöhe sowie Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe und - soweit dies in Betracht kommt -

berichtigte voraussichtliche Überflugzeitpunkte der Grenzen von noch folgenden Fluginformationsgebieten,

2. wenn eine Änderung der Flugstrecke geplant ist und

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

(2) Bei Flugplänen für nicht kontrollierte Flüge hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen des § 36 jede wesentliche Änderung des Flugplanes vorher der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) anzuzeigen.

(3) Als wesentliche Änderung im Sinne des Abs. 2 gilt insbesondere

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

Einhalten des Flugplanes

§ 35. (1) Bei kontrollierten Flügen hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen der §§ 36 und 37 den geltenden Flugplan einzuhalten.

(2) Bei nicht kontrollierten Flügen hat der Pilot unbeschadet der Bestimmungen des § 36 den geltenden Flugplan ohne wesentliche Änderungen (§ 34 Abs. 2 und 3) einzuhalten.

Flugplanänderungen aus zwingenden Gründen

§ 36. (1) Wenn bei Durchführung eines kontrollierten Fluges eine zwingende Notwendigkeit sofortige Maßnahmen des Piloten erfordert, so hat der Pilot - sobald es die Umstände erlauben - der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zu melden, welche vom geltenden Flugplan abweichende Maßnahmen er getroffen hat, und dass diese Maßnahmen wegen einer zwingenden Notwendigkeit getroffen wurden.

(2) Wenn bei Durchführung eines nicht kontrollierten Fluges eine wesentliche Änderung (§ 34 Abs. 2 und 3) des geltenden Flugplanes aus zwingenden Gründen (zB wegen Schlechtwetters) erforderlich wird, und keine vorherige Anzeige gemäß § 34 Abs. 2 möglich ist, so hat der Pilot die Änderung des Flugplanes so bald wie möglich der hierfür in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) zu melden.

Unabsichtliches Abweichen vom Flugplan

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

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

(3) Wenn beim Flug in Reiseflughöhe die durchschnittliche wahre Eigengeschwindigkeit des Luftfahrzeuges zwischen Meldepunkten um fünf Prozent oder mehr von der im Flugplan angegebenen abweicht oder voraussichtlich abweichen wird, so hat dies der Pilot der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) im Sprechfunkwege zu melden.

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

Schließung des Flugplanes

§ 38. (1) Wenn ein Flugplan abgegeben wurde, in dem ein Zielflugplatz angegeben ist, und sich am Flugplatz der Landung zur Landezeit keine Flugplatzkontrollstelle im Dienst befindet, so hat der Pilot unmittelbar nach der Landung eine Landemeldung an die in Betracht kommende Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. Wenn jedoch bekannt ist, dass am Flugplatz der Landung keine für eine rasche Übermittlung der Landemeldung geeigneten Fernmeldeeinrichtungen vorhanden sind, so hat der Pilot

unmittelbar vor der Landung einer Flugverkehrsdienststelle, sofern möglich, im Sprechfunkwege die bevorstehende Landung zu melden.

(2) Die Schließung eines Flugplanes muss vom Piloten der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) jedenfalls gemeldet werden, wenn ihm diese Meldung auferlegt wurde.

(3) Landemeldungen müssen folgende Angaben enthalten:

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

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

3. Hauptstück Kontrollierte Flüge

Freigaben

§ 39. (1) Der Pilot hat vor Beginn eines kontrollierten Fluges eine Freigabe einzuholen. Diese Freigabe ist durch Übermittlung eines Flugplanes (§ 28 Abs. 1) an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zu beantragen.

(2) Weiters hat der Pilot vor der Fortsetzung eines kontrollierten Fluges auf Grund eines geänderten Flugplanes eine Freigabe einzuholen. Diese Freigabe ist durch Anzeige über die Änderung des geltenden Flugplanes (§ 34 Abs. 1) an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle zu beantragen.

(3) Außerdem hat der Pilot Freigaben der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle für alle Luftfahrzeugmanöver einzuholen, die Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 74 Abs. 2) sind, wie insbesondere Rollen, Landen oder Starten auf einem kontrollierten Flugplatz.

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

(5) Wenn der Pilot eine bevorzugte Freigabe beantragt hat, so muss er die Notwendigkeit der Bevorzugung begründen, falls er von der Flugverkehrskontrollstelle hiezu aufgefordert wird. Für Flüge im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) wird die Bevorzugung in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a LFG festgelegt.

(6) Freigaben sind ausschließlich entsprechend den Bestimmungen über die Aufgaben des Flugverkehrskontrolldienstes (§ 74 Abs. 1, § 75 Abs. 6 und § 77) zu erteilen. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Sprechfunkverbindung und optische Signale bei kontrollierten Flügen

§ 40. (1) Kontrollierte Flüge sind nur mit Sprechfunkverbindung (§ 7) zulässig, soweit im Abs. 2 und im § 47 Abs. 3 nichts anderes bestimmt wird.

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

Ausfall der Sprechfunkverbindung bei kontrollierten Flügen

§ 41. (1) Wenn ein Ausfall oder eine Störung der Sprechfunkverbindung die Befolgung der Bestimmungen des § 7 Abs. 1 ausschließt, so hat der Pilot die jeweils anwendbaren Verfahren der folgenden Absätze einzuhalten, sofern kein anderes Verfahren aufgetragen wurde.

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

1. den Transponder auf Code 7 600 zu stellen,
2. den Flug in Sichtflug-Wetterbedingungen fortzusetzen,
3. auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen und
4. auf dem raschesten Weg seine Landung der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) zu melden.

(3) Fällt die Sprechfunkverbindung aus und sind Instrumentenflug-Wetterbedingungen oder Wetterbedingungen gegeben, welche die Beendigung des Fluges nach den Bestimmungen des Abs. 2 nicht durchführbar erscheinen lassen, so hat der Pilot eines Instrumentenfluges nach folgenden Bestimmungen vorzugehen:

1. Der Transponder ist auf Code 7 600 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) wenn der Flug entlang einer Strecke ohne Pflichtmeldepunkte geführt wird, oder, wenn die Flugsicherung die Anweisung erteilt hat, dass Pflichtmeldepunkte nicht gemeldet werden müssen
 - aa) zum Zeitpunkt des Erreichens der letzten freigegebenen Flughöhe oder Mindestflughöhe, oder
 - bb) zum Zeitpunkt des Schaltens des Transponders auf Code 7 600 was auch immer der spätere Zeitpunkt ist,
- b) wenn der Flug entlang einer Strecke mit Pflichtmeldepunkten geführt wird und wenn keine Anweisung zum Unterlassen der Meldung von Pflichtmeldepunkten gegeben wurde,
 - aa) zum Zeitpunkt des Erreichens der letzten freigegebenen Flughöhe oder Mindestflughöhe, oder
 - bb) zum Zeitpunkt des Erreichens der vom Piloten errechneten und gemeldeten Überflugszeit für einen Pflichtmeldepunkt oder
 - cc) 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 ohne festgelegte Freigabegrenze befindet, ist der Flug auf direktem Weg in die Flugstrecke laut geltendem Flugplan zu führen. Es muss dabei die Mindestflughöhe 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 fortzusetzen, die als Anflughilfe für den Zielflugplatz dient; erfolgt die Ankunft über dieser Funknavigationshilfe vor dem in Z 6 bezeichneten Zeitpunkt, so sind bis zu diesem Zeitpunkt Warteschleifen in der Warterunde der bezeichneten Funknavigationshilfe zu fliegen.
6. Der Sinkflug von der in Z 5 bezeichneten Funknavigationshilfe 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 Zeitpunkt 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 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 zu fliegen.

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

(5) Abweichende Verfahren für österreichische Militärluftfahrzeuge im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) sind in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß §145a Abs. 4 LFG festzulegen.

Standortmeldungen

§ 42. Soweit keine anders lautenden Anordnungen durch die Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) oder Verlautbarungen erfolgen, hat der Pilot bei kontrollierten Flügen beim Überfliegen eines vorgeschriebenen Meldepunktes so bald wie möglich den Zeitpunkt des Überfluges und die Flughöhe, gemeinsam mit allfällig erforderlichen anderen Angaben, im Sprechfunkwege der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle zu melden.

Beendigung der Flugverkehrskontrolle

§ 43. Wenn ein Flug nicht mehr Gegenstand der Flugverkehrskontrolle ist, hat der Pilot die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) unverzüglich zu verständigen, sofern eine Sprechfunkmöglichkeit besteht.

4. Hauptstück Sichtflugregeln

Sichtflug-Wetterbedingungen

§ 44. (1) Unbeschadet der Bestimmungen des § 47 über Sonder-Sichtflüge müssen Sichtflüge so durchgeführt werden, dass das Luftfahrzeug im Fluge unter Sichtverhältnissen und in Abständen von Wolken geführt wird, die zumindest den nachstehenden Werten entsprechen:

1. Innerhalb kontrollierter Lufträume der Klasse B in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber:
 - a) Flugsicht: 8 km und
 - b) das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben.
2. Innerhalb kontrollierter Lufträume der Klasse B unterhalb von Flugfläche 100:
 - a) Flugsicht: 5 km und
 - b) das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben.
3. Innerhalb kontrollierter Lufträume der Klassen C, D und E in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber:
 - a) Flugsicht: 8 km,
 - b) horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
 - c) vertikaler Abstand von Wolken: 1 000 ft.
4. Innerhalb kontrollierter Lufträume der Klassen C, D und E in einer Höhe unterhalb von Flugfläche 100:
 - a) Flugsicht: 5 km,
 - b) horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
 - c) vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft.
5. Innerhalb von Lufträumen der Klassen F und G in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber:
 - a) Flugsicht: 8 km,
 - b) horizontaler Abstand der Wolken: 1,5 km und
 - c) vertikaler Abstand von Wolken: 1 000 ft.
6. Innerhalb von Lufträumen der Klassen F und G in einer Höhe unterhalb von Flugfläche 100 jedoch oberhalb einer Höhe von 3 000 ft über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn dies die größere Flughöhe ergibt 1 000 ft über Grund:
 - a) Flugsicht: 5 km,
 - b) horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km und
 - c) vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft.
7. Innerhalb von Lufträumen der Klasse G in oder unterhalb einer Höhe von 3 000 ft über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn dies die größere Flughöhe ergibt – 1 000 ft über Grund:

- a) Flugsicht im Luftraum der Klasse G: 1,5 km
- b) das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben und
- c) der Pilot muss Erdsicht haben.

(2) Sichtflüge mit Hubschraubern gemäß Abs. 1 Z 7 sind auch bei einer Flugsicht von weniger als 1,5 km zulässig, wenn sie mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

(3) Sofern hierfür von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) keine Freigabe für einen Sonder-Sichtflug erteilt wurde, ist es innerhalb einer Kontrollzone verboten, im Sichtflug zu starten oder zu landen oder in eine Flugplatzverkehrszone oder einen Platzrundenbereich einzufliegen bei

1. einer Hauptwolkenuntergrenze von weniger als 1 500 ft oder
2. einer Bodensicht von weniger als 5 km.

(4) Freigaben gemäß Abs. 3 dürfen nur bei einer Bodensicht von mindestens 1,5 km und einer Hauptwolkenuntergrenze von mehr als 660 ft erteilt werden.

(5) Freigaben gemäß Abs. 3 für Sonder-Sichtflüge mit Hubschraubern dürfen auch dann erteilt werden, wenn die im Abs. 4 bezeichneten Voraussetzungen nicht gegeben sind, sofern Sprechfunkverbindung (§ 7) besteht.

(6) Abweichende Verfahren für österreichische Militärluftfahrzeuge im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) sind in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs 4 LFG festzulegen.

Zulässigkeit von Sichtflügen

§ 45. Soweit in den §§ 47 und 48 nichts anderes bestimmt wird, dürfen Sichtflüge nur bei Tag und unter Sichtflug-Wetterbedingungen durchgeführt werden. Sie sind so zu planen und so rechtzeitig zu beginnen, dass die Landung noch bei einer für ihre sichere Durchführung ausreichenden Helligkeit ausgeführt werden kann; für den Fall, dass ein Flug nicht in der vorgesehenen Weise durchgeführt werden kann, sind - insbesondere unter Berücksichtigung der vorliegenden Wetterinformationen - Ausweichmaßnahmen oder eine Zeitreserve vorzusehen, auf Grund deren die Einhaltung dieser Bestimmungen gewährleistet erscheint.

Reiseflughöhen für Sichtflüge

§ 46. Soweit Sichtflüge im Reiseflug in einer Flughöhe von mehr als 5 000 ft über dem mittleren Meeresspiegel oder - wenn diese Höhe die größere Flughöhe ergibt - von mehr als 2 000 ft über Grund durchgeführt werden, müssen die gemäß der Tabelle des Anhanges C dieser Verordnung dem jeweiligen missweisenden Kurs entsprechenden Flugflächen als Reiseflughöhen verwendet werden, sofern mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt nichts anderes aufgetragen wird.

Sonder-Sichtflüge

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

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

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

(3) Besteht keine Sprechfunkmöglichkeit, so sind Sonder-Sichtflüge - unbeschadet der Bestimmungen des § 41 Abs. 2 und ausgenommen Flüge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung - ohne Sprechfunkverbindung zulässig, wenn

1. in eine Kontrollzone nur zum Zwecke der Landung eingeflogen und der kürzeste Weg zum Zielflugplatz eingehalten wird, oder
2. in einer Kontrollzone gestartet und diese auf dem kürzesten Weg verlassen wird,

sofern von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75 Abs. 4 und 5) im Interesse der Sicherheit kein anderer Flugweg aufgetragen wurde.

(4) Freigaben für Sonder-Sichtflüge dürfen unbeschadet der Bestimmungen des § 44 Abs. 4 nur erteilt werden, wenn es die Verkehrslage und die Sicherheit der Luftfahrt im Allgemeinen zulässt.

Sichtflüge bei Nacht

§ 48. (1) Sichtflüge bei Nacht sind - außer im Flugplatzverkehr nicht kontrollierter Flugplätze und soweit im Abs. 4 und 5 nichts anderes bestimmt wird - nur als kontrollierte Flüge zulässig.

(2) Soweit im Abs. 4 und 5 nichts anderes bestimmt wird, dürfen Sichtflüge bei Nacht nur durchgeführt werden bei

1. Flugsicht mindestens 5 km (Helikopter in CTRs mindestens 1,5 km Flugsicht),
2. Horizontaler Abstand von den Wolken mindestens 1,5 km (Helikopter in CTRs frei von Wolken),
3. Vertikaler Abstand von den Wolken mindestens 1 000 ft und Erdsicht (Helikopter in CTRs frei von Wolken und Erdsicht) und
4. Bodensicht mindestens 5 km (1,5 km für Helikopterflüge in CTRs), sofern diese von einem von der zuständigen Behörde bevollmächtigten Beobachter gemeldet wird.

(3) Wird ein Flug als Sichtflug bei Nacht begonnen, so ist der Flugplan spätestens 30 Minuten vor dem Abflug abzugeben, wenn der Flug nicht ausschließlich im Flugplatzverkehr oder mit Hubschraubern gemäß Abs. 4 und 5 durchgeführt werden soll. Wird ein bei Tag begonnener Sichtflug als Sichtflug bei Nacht fortgesetzt, so ist spätestens zehn Minuten vor dem Zeitpunkt, ab welchem der Flug als Sichtflug bei Nacht durchgeführt werden soll, der Flugplan abzugeben und eine Freigabe zur Durchführung des Sichtfluges bei Nacht einzuholen.

(4) Sichtflüge bei Nacht mit Hubschraubern zur Durchführung von Ambulanz- oder Rettungsflügen (§ 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung, BGBI. Nr. 126/1985) oder für damit unmittelbar im Zusammenhang stehende Flüge (wie insbesondere Rückflüge vom Einsatzort) sind mit Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) außerhalb kontrollierter Lufträume als nicht kontrollierte Flüge und bei Wetterbedingungen zulässig, die unter den in Abs. 2 umschriebenen Werten liegen, soweit diese Flüge mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, Hindernisse und andere Luftfahrzeuge so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

(5) Abs. 4 gilt auch für Trainingsflüge von Luftfahrtunternehmen, welche Ambulanz- und Rettungsflüge durchführen. Derartige Flüge dürfen zu Trainingszwecken einmal pro Monat bis längstens 22.30 Uhr Lokalzeit im Radius von 15 Kilometer um den Flugplatz mit der Maßgabe durchgeführt werden, dass die Wetterbedingungen des Abs. 2 eingehalten werden.

(6) Eine gemäß Abs. 4 und 5 erforderliche Zustimmung ist zu erteilen, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und Widerrufsvorbehalten zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

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

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

(9) Sichtflüge bei Nacht dürfen nur unter Verwendung eines Transponders mit Druckhöhenübermittlung durchgeführt werden.

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

Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug

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

1. die erforderlichen Änderungen des geltenden Flugplanes der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zu übermitteln, wenn bereits ein Flugplan abgegeben worden ist, oder
2. einen (neuen) Flugplan zu übermitteln und
3. eine Freigabe zur Durchführung des Instrumentenfluges einzuholen.

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

5. Hauptstück Instrumentenflugregeln

Zulässigkeit von Instrumentenflügen

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

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

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

Mindestflughöhen für Instrumentenflüge

§ 51. (1) Bei Instrumentenflügen muss die Flughöhe im Bergland mindestens 2 000 ft, ansonsten mindestens 1 000 ft über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug nicht näher als drei Nautische Meilen entfernt ist, sofern keine andere Mindestflughöhe aufgetragen wurde.

(2) Die Mindestflughöhe gemäß Abs. 1 darf nur unterschritten werden

1. zum Zwecke des Abfluges und der Landung sowie
2. bei Landeanflügen ohne nachfolgende Landung mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75).

Reiseflughöhen für Instrumentenflüge

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

Übergang vom Instrumentenflug zum Sichtflug

§ 53. (1) Beabsichtigt der Pilot, vom Instrumentenflug zum Sichtflug überzugehen, so hat er die Aufhebung des den Instrumentenflug betreffenden Teiles des Flugplanes der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) ausdrücklich bekannt zu geben und ihr die allfällig erforderlichen Änderungen des geltenden Flugplanes zu übermitteln.

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

6. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Flüge mit Hänge- und Paragleitern

Nichtanwendbarkeit von Bestimmungen für Segelflüge sowie für Flüge mit Hänge- und Paragleitern

§ 54. (1) Die Bestimmungen der §§ 10 (Reiseflughöhen), 27 bis 38 (Flugplan mit Ausnahme des § 28 Abs 2), 39 bis 43 (kontrollierte Flüge), 46 (Reiseflughöhen für Sichtflüge), 48 (Sichtflüge bei Nacht), 49 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 50 bis 53 (Instrumentenflugregeln) finden auf Segelflüge sowie auf Flüge mit Hänge- und Paragleitern keine Anwendung. Auf Flüge mit Hänge- und Paragleitern findet weiters § 12 (Kunstflüge) keine Anwendung.

(2) Die folgenden Sonderbestimmungen für Segelflüge gelten für Flüge mit Hänge- und Paragleitern sinngemäß; die Bestimmungen der §§ 57 und 58 finden jedoch auf Flüge mit Hänge- und Paragleitern keine Anwendung.

Hangsegelflüge

§ 55. (1) Die gemäß § 6 vorgeschriebene Flugvorbereitung umfasst bei beabsichtigten Hangsegelflügen insbesondere auch die Verpflichtung des Piloten, sich über die in Betracht kommende Hangflugordnung so weit zu informieren, dass der Flug ohne Verletzung dieser Flugordnung durchgeführt werden kann.

(2) Die gemäß § 9 Abs. 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. Die sonstigen Bestimmungen des § 9 bleiben unberührt.

Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge

§ 56. Für Segelflugzeuge in Hangaufwindgebieten oder thermischen Aufwindgebieten gelten - unbeschadet der Bestimmungen der §§ 14 bis 19 - folgende zusätzliche Ausweichregeln:

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

Sichtflüge bei Nacht mit Segelflugzeugen

§ 57. Sichtflüge bei Nacht mit Segelflugzeugen sind nur zulässig im Flugplatzverkehr oder mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle (§ 75). In diesen Fällen müssen die gemäß § 48 Abs. 2 für Sichtflüge bei Nacht vorgeschriebenen Wetterbedingungen gegeben sein.

Wolkensegelflüge

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

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

(3) Wolkensegelflüge sind nur innerhalb abgesonderter Bereiche und nur mit funktionstüchtigem Transponder mit Druckhöhenübermittlung zulässig.

(4) In eine Wolke darf nur dann eingeflogen werden, wenn keine Gefahr eines Zusammenstoßes mit anderen Luftfahrzeugen besteht.

Flüge mit Hänge- und Paragleitern

§ 59. (1) Der Betrieb von Hänge- und Paragleitern im Bereich des Flugplatzverkehrs ist nur zulässig, wenn bei kontrollierten Flugplätzen die Flugplatzkontrollstelle (§ 75), bei nicht kontrollierten Zivilflugplätzen der Flugplatzbetriebsleiter, zugestimmt hat. Die Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn keine Gefährdungen des Flugplatzverkehrs und von kontrollierten Flügen zu befürchten sind. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies zur Hintanhaltung derartiger Gefährdungen erforderlich erscheint.

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

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

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

7. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Fallschirmabsprünge und Freiballonfahrten

Fallschirmabsprünge

§ 60. (1) Die Bestimmungen der §§ 7 (Sprechfunkverbindung), 9 (Mindestflughöhen), 10 (Reiseflughöhen), 11 und 12 (besondere Flugarten), 14 bis 23 (Vermeidung von Zusammenstößen), 26 (Verpflichtung zur Lichterführung), 27 bis 38 (Flugplan), 39 bis 43 (kontrollierte Flüge), 46 (Reiseflughöhen für Sichtflüge), 49 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 50 bis 53 (Instrumentenflugregeln) finden auf Fallschirmabsprünge keine Anwendung.

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

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

(4) Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe sind nur zulässig, wenn die Flugplatzkontrollstelle zugestimmt hat. Fallschirmabsprünge, die ganz oder teilweise in kontrollierten Lufträumen durchgeführt werden sollen, sind nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) zugestimmt hat. Fallschirmabsprünge auf nicht kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe sind nur zulässig, wenn der Flugplatzbetriebsleiter - bei Militärflugplätzen die Militärflugleitung - zugestimmt hat.

(5) Bei Fallschirmabsprüngen in kontrollierten Lufträumen oder auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe muss zwischen dem zum Absetzen der Fallschirmspringer verwendeten Luftfahrzeug und der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle oder einer von dieser beauftragten Flugverkehrsdienststelle Sprechfunkverbindung (§ 7) bestehen. Die gemäß Abs. 4 erforderliche Zustimmung ist für jeden Absprung einzuholen.

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

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

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

1. der Flugplatzkontrollstelle für Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen und in deren Nähe oder
2. der Bezirkskontrollstelle oder zuständigen Anflugkontrollstelle für alle sonstigen Fallschirmabsprünge oder
3. der Militärflugleitung für Fallschirmabsprünge innerhalb von militärisch reservierten Bereichen.

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

Freiballonfahrten

§ 61. (1) Die Bestimmungen der §§ 10 (Reiseflughöhen), 12 und 13 (besondere Flugarten), 21 (Instrumentenübungsflüge), 27 bis 38 (Flugplan), 39 bis 43 (kontrollierte Flüge), 46 (Reiseflughöhen für Sichtflüge), 49 (Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug) und 50 bis 53 (Instrumentenflugregeln) finden auf Freiballone keine Anwendung.

(2) Freiballonfahrten dürfen nur nach den Sichtflugregeln und nur dann durchgeführt werden, wenn der Pilot mindestens eine Stunde vor dem beabsichtigten Aufstieg der nächsten Flugverkehrsdienststelle (§ 73 Abs. 1) folgende Angaben übermittelt hat:

1. Kennzeichen und vorherrschende Farbe(n) des Freiballons,
2. Aufstiegsort,
3. voraussichtliche Aufstiegszeit,
4. voraussichtliche Flugrichtung, Geschwindigkeit und größte Flughöhe,

5. beabsichtigte oder wahrscheinliche Grenzüberquerungen (wenn möglich mit Angabe des in Betracht kommenden Grenzabschnittes),
6. voraussichtliche Gesamtflugdauer bis zur Beendigung der Fahrt,
7. allfällige verfügbare Sprechfunkausrüstung (einschließlich der Funksenderfrequenzen),
8. Anzahl der Personen an Bord und
9. Name des Piloten.

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

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

(5) Eine Meldung der Beendigung der Freiballonfahrt ist nicht erforderlich, wenn entweder in der Fahrtanmeldung (Abs. 2 Z 6) oder über Funk angezeigt wird, dass auf jene Such- und Rettungsmaßnahmen verzichtet wurde, die andernfalls bei Überfälligkeit des Freiballons einzuleiten wären.

(6) Nachtfahrten mit Freiballonen außerhalb des Flugplatzverkehrs kontrollierter Flugplätze sind nur zulässig, sofern die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) der Fahrt zugestimmt hat. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

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

8. Hauptstück

Sonderbestimmungen für Militärflüge

Mindestflughöhen für Sichtflüge mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern

§ 62. Die gemäß § 9 Abs. 2 vorgeschriebene Mindestflughöhe von 500 ft über Grund darf bei Sichtflügen mit Militärluftfahrzeugen in engen Tälern unterschritten werden, wenn dadurch weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Flughöhe muss jedoch mindestens 500 ft - bezogen auf die Talmitte - betragen. Die sonstigen Bestimmungen des § 9 bleiben unberührt.

Kunstflüge und Tiefflüge mit Militärluftfahrzeugen

§ 63. (1) Kunstflüge unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen und Tiefflüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen sind nur im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) zu jenen Bedingungen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und mit der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt wurden, zulässig.

(2) Tiefflugstrecken und Tieffluggebiete sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen

§ 64. (1) Die Bestimmungen des § 14 über Abstände zwischen Luftfahrzeugen gelten nicht für die Abstände zwischen Militärluftfahrzeugen untereinander.

(2) Bei Verbandsflügen mit Militärluftfahrzeugen nach den Instrumentenflugregeln sowie nach Sonder-Sichtflugregeln findet keine Staffelung (§§ 76 und 77) zwischen den im Verband fliegenden Militärluftfahrzeugen statt.

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten auch für ausländische Militärluftfahrzeuge, für deren Ein-, Aus- oder Durchflug eine Gestattung nach dem Truppenaufenthaltsgesetz (TrAufG), BGBl. I Nr. 57/2001, vorliegt. Diese ausländischen Militärluftfahrzeuge haben dabei dieselben Verfahren anzuwenden, wie österreichische Militärluftfahrzeuge.

Verpflichtung zur Lichterführung an Militärluftfahrzeugen und Militärfesselballonen

§ 65. Militärluftfahrzeuge und Militärfesselballone sind von der Verpflichtung zur Führung von Lichtern gemäß § 26 im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) zu jenen Bedingungen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und mit der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt wurden, ausgenommen.

Sichtflüge bei Nacht mit Militärluftfahrzeugen und Flüge mit Militärluftfahrzeugen nach Instrumentenflug-Regeln außerhalb kontrollierter Lufträume und militärische Fallschirmabsprünge

§ 66. Sichtflüge bei Nacht mit Militärluftfahrzeugen als nicht kontrollierte Flüge und Flüge mit Militärluftfahrzeugen nach Instrumentenflug-Regeln außerhalb kontrollierter Lufträume sowie militärische Fallschirmabsprünge sind im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) zu jenen Bedingungen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und mit der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt wurden, zulässig. Dabei ist § 60 Abs. 2 nicht anzuwenden.

9. Hauptstück

Militärisch reservierte Bereiche, militärische Luftraumbeschränkungen sowie militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

Festlegung militärisch reservierter Bereiche

§ 67. (1) Als militärisch reservierte Bereiche werden während der jeweiligen zeitlichen militärischen Nutzung, jeweils mit den im Anhang G bestimmten Grenzen, festgelegt

1. die militärischen Nahkontrollbezirke Tulln-West (MTMA Tulln-West), Tulln-Mitte (MTMA Tulln-Mitte), Tulln-Ost (MTMA Tulln-Ost) und Zeltweg (MTMA Zeltweg),
2. die militärischen Kontrollzonen Tulln (MCTR Tulln) und Zeltweg (MCTR Zeltweg),
3. die militärischen Flugplatzverkehrszonen Aigen-Süd (MATZ Aigen-Süd) und Aigen-Nord (MATZ Aigen-Nord) und Wiener Neustadt I (MATZ Wiener Neustadt I),
4. die militärischen Nahkontrollbezirke Zeltweg-Mitte (MTMA Zeltweg-Mitte) und Zeltweg-Ost (MTMA Zeltweg-Ost) und die militärische Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt II (MATZ Wiener Neustadt II) sowie
5. die militärischen Trainingsgebiete (MTA).

(2) Die zeitliche militärische Nutzung der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 1 bis 3 entspricht den Betriebszeiten der zuständigen Militärflugleitung und ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Soweit diese Bereiche nicht militärisch genutzt werden, stehen sie für eine zivile Nutzung zur Verfügung.

(3) Die Übergabe zur zeitlich militärischen Nutzung und Rückgabe der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 4 und 5 ist zwischen den Flugverkehrskontrollstellen und Militärflugleitungen zu koordinieren. Die näheren Bestimmungen 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.

Art der Luftraumreservierung

§ 68. (1) In militärisch reservierten Bereichen werden aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt Aufgaben der Flugsicherung im Sinne des § 119 LFG von den örtlich zuständigen Militärflugleitungen durchgeführt. Die für die militärischen Trainingsgebiete zuständige Militärflugleitung ist, sofern im Anhang G 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 nur nach Freigabe durch die zuständige Militärflugleitung zulässig, sofern aufgrund der Luftraumklassifizierung eine Freigabepflicht besteht.

(3) Innerhalb der militärischen Flugplatzverkehrszonen dürfen während der Betriebszeiten der in Betracht kommenden Militärflugleitung Sondersichtflüge im Sinne des § 47 durchgeführt werden.

(4) Vor einem Einflug in einen Bereich gemäß § 67 Abs. 1 Z 1 bis 4 ist auch außerhalb des Zeitraumes einer zeitlichen militärischen Nutzung gemäß § 67 Abs. 1 jedenfalls zu versuchen, mit der in Betracht kommenden Militärflugleitung Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

(5) 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

§ 69. (1) Die militärisch reservierten Bereiche gemäß § 67 Abs. 1 Z 1 bis 3 sind, sofern im Folgenden nicht anderes bestimmt ist, der Luftraumklasse D gemäß Anhang B zugeordnet. Militärisch reservierte Bereiche gemäß § 67 Abs. 1 Z 4 sind während ihrer Aktivierung der Luftraumklasse D zugeordnet. Die Luftraumklassifizierung der militärischen Trainingsgebiete gemäß § 67 Abs. 1 Z 5 bleibt auch während einer zeitlichen militärischen Nutzung unverändert.

(2) Außerhalb der Dienstzeiten der in Betracht kommenden Militärflugleitung wird die Luftraumklassifizierung der militärisch reservierten Bereiche gemäß § 67 Abs. 1 Z 1 bis 3 wie folgt geändert:

1. bei den militärischen Nahkontrollbezirken von D auf E bzw. G,
2. bei jenen Teilen der militärischen Kontrollzonen, die in die militärischen Nahkontrollbezirke gemäß Z 1 hineinragen von D auf E,
3. bei jenen Teilen der militärischen Kontrollzonen, die unterhalb der militärischen Nahkontrollbezirke gemäß Z 1 liegen von D auf G,
4. bei den militärischen Flugplatzverkehrszonen Aigen-Süd und Aigen-Nord von D auf G sowie
5. bei der militärischen Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt I
 - a) hinsichtlich jener Teile, die in die TMA Wien hineinragen, von D auf E und
 - b) hinsichtlich jener Teile, die unterhalb der TMA Wien liegen, von D auf G.

Militärische Flugbeschränkungs- und Gefahrenggebiete

§ 70. (1) Nach § 4 Abs. 1 Z 2 LFG werden militärische Flugbeschränkungsgebiete mit den aus Anhang H ersichtlichen räumlichen und zeitlichen Grenzen festgelegt.

(2) Hinsichtlich der in Anhang H bezeichneten militärischen Gefahrenggebiete wird darauf hingewiesen, dass der Ein-, Aus- und Durchflug mit den jeweils dort angeführten möglichen Gefahren verbunden ist.

Militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

§ 71. (1) Die militärisch reservierten Bereiche gemäß § 67 Abs. 1 Z 2 und 3 gelten während ihrer zeitlichen militärischen Nutzung als militärische Übungs- und Erprobungsbereiche.

(2) Über die Gebiete nach Abs. 1 hinaus werden die militärischen Erprobungsbereiche Felixdorf und Allentsteig mit den aus Anhang H ersichtlichen räumlichen und zeitlichen Grenzen festgelegt.

10. Hauptstück

Flugverkehrsdienste

1. Abschnitt

Allgemeines

Flugverkehrsdienste

§ 72. Flugverkehrsdienste sind:

1. der Flugverkehrskontrolldienst (§§ 74 bis 77),
2. der Fluginformationsdienst (§ 78) und
3. der Alarmdienst (§ 79).

Flugverkehrsdienststellen, Militärflugleitungen

§ 73. (1) Flugverkehrsdienststellen sind die Flugsicherungsstellen (§ 120 LFG) der Austro Control GmbH, soweit sie Flugverkehrsdienste (§ 72) ausüben.

(2) Innerhalb militärisch reservierter Bereiche sind die Aufgaben der Flugsicherung durch die örtlich zuständige Militärflugleitung auszuüben. Nähere Bedingungen sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen.

2. Abschnitt

Flugverkehrskontrolldienst

Aufgaben und Gegenstand des Flugverkehrskontrolldienstes

§ 74. (1) Der Flugverkehrskontrolldienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 72), der von den Flugverkehrskontrollstellen (§ 75) ausgeübt wird, um

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

(2) Der Flugverkehrskontrolldienst ist auszuüben

1. innerhalb kontrollierter Lufträume für Instrumentenflüge und kontrollierte Sichtflüge (Sonder-Sichtflüge, Sichtflüge bei Nacht und sonstige kontrollierte Sichtflüge),
2. außerhalb kontrollierten Luftraumes, soweit für einzelne Flugplätze besondere Verfahren für An- bzw. Abflüge zum Zweck des Antritts bzw. der Beendigung von Instrumentenflügen oder Sichtflügen bei Nacht festgelegt sind, auch für solche An- und Abflüge, oder soweit die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 75) mit Rücksicht auf die Sicherheit der Flugdurchführung im Einzelfall Instrumentenflüge und Sichtflüge bei Nacht außerhalb kontrollierter Lufträume zugelassen hat, auch für diese Flüge, und
3. für den Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze.

(3) Innerhalb abgesonderter Bereiche werden keine, der jeweiligen Luftraumklasse entsprechenden, individuellen Flugverkehrsdienste für die einzelnen in diesen Lufträumen befindlichen Sichtflüge erbracht. Instrumentenflüge erhalten für die Dauer der Aktivierung der abgesonderten Bereiche grundsätzlich keine Einflugfreigabe in einen abgesonderten Bereich.

Flugverkehrskontrollstellen

§ 75. (1) Flugverkehrskontrollstellen sind:

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

(2) Die Bezirkskontrollstelle übt zur Erfüllung der im § 74 Abs. 1 Z 1 und 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für alle kontrollierten Flüge aus, soweit dieser nicht gemäß den Abs. 3 bis 5 einer Anflug- oder Flugplatzkontrollstelle obliegt.

(3) Die Anflugkontrollstellen üben zur Erfüllung der im § 74 Abs. 1 Z 1 und 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für Anflüge, Abflüge und andere kontrollierte Flüge innerhalb deren Verantwortungsbereich aus.

(4) Die Flugplatzkontrollstellen üben zur Erfüllung der im § 74 Abs. 1 Z 1 bis 3 bezeichneten Aufgaben den Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr bzw. andere kontrollierte Flüge innerhalb der Kontrollzone aus. Weiters überwachen sie den Personen- und Fahrzeugverkehr auf den Manövrierflächen, soweit dies zur Erfüllung der im § 74 Abs. 1 Z 2 bezeichneten Aufgaben erforderlich ist.

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

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

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

Staffelung

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

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

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

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

Gewährleistung der Staffelung

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

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

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

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

(4) Für Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) – insbesondere bei Identifizierungsflügen – kann die nach Abs. 1 erforderliche Staffelung zu Zivilluftfahrzeugen unterschritten werden, wenn dies zur Erfüllung der militärischen Aufgaben notwendig ist. Die dabei einzuhaltenden Verfahren sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festzulegen.

3. Abschnitt

Fluginformations- und Alarmdienst

Fluginformationsdienst

§ 78. (1) Der Fluginformationsdienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 72), der von den Flugverkehrsdienststellen (§ 73 Abs. 1) ausgeübt wird, um Ratschläge und Informationen zu erteilen, die für eine sichere und zweckmäßige Durchführung von Flügen nützlich sind. Insbesondere umfasst der Fluginformationsdienst die Übermittlung von

1. Wettermeldungen sowie Informationen über allfällige Gefahren für die Luftfahrt im Zusammenhang mit bestimmten Wettererscheinungen und vulkanischen Tätigkeiten,
2. Informationen über Änderungen der Verwendbarkeit von Navigationshilfen sowie des Zustandes von Flugplätzen und damit zusammenhängender Einrichtungen,
3. Informationen über Radioaktivität und giftige Chemikalien in der Atmosphäre,
4. Verkehrsinformationen (§ 2 Z 68) und
5. Informationen über - dem Flugverkehrsdienst bekannte - Bewegungen von unbemannten Freiballonen im Luftraum.

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

1. für die Flugverkehrskontrolldienst (§ 74) ausgeübt wird, oder

2. von denen die betreffenden Flugverkehrsdienststellen auf andere Weise Kenntnis haben.

Alarmdienst

§ 79. (1) Der Alarmdienst ist jener Flugverkehrsdienst (§ 72), der von den Flugverkehrsdienststellen (§ 73 Abs. 1) gemäß § 120 LFG ausgeübt wird, um die nach den Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Such- und Rettungsdienstverordnung 1999, BGBI. II Nr. 376/1999, in der jeweils geltenden Fassung zuständigen Stellen zu benachrichtigen, wenn für ein Luftfahrzeug die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigt wird, und diese Stellen zu unterstützen, soweit dies erforderlich ist.

(2) Der Alarmdienst ist von den Flugsicherungsstellen unbeschadet der Bestimmungen des § 38 Abs. 4 für alle Luftfahrzeuge auszuüben,

1. für die Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird (§ 72, § 74 Abs. 2), oder
2. soweit dies möglich ist, von denen die Flugsicherungsstellen auf Grund einer Flugplanabgabe oder auf andere Weise Kenntnis haben.

11. Hauptstück

Schlussbestimmungen

Strafbestimmung

§ 80. Übertretungen dieser Verordnung sind gemäß § 169 LFG strafbar.

In- und Außerkrafttreten

§ 81. (1) Diese Verordnung tritt mit 11. März 2010 in Kraft.

(2) Mit Ablauf des 10. März 2010 treten die Luftverkehrsregeln 1967 (LVR 1967), BGBI. Nr. 56 in der Fassung der Verordnung BGBI. II Nr. 91/2008, außer Kraft.

Bures Darabos

Anhang A**Signale und Zeichen****A. Signale und Gefahrenzeichen****I. Notsignale und Notzeichen**

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

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

II. Dringlichkeitssignale und Dringlichkeitszeichen

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

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

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

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

III. Verwendung anderer Mittel

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

IV. Signale und Zeichen beim Ansteuern zu Abfangzwecken

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

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
EINS	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen bzw. Ein- und Ausschalten der Positionslichter (und Landescheinwerfer bei Hubschraubern) in unregelmäßigen Zeitabständen von einem Standort etwas über oder normalerweise links vor dem angesteuerten Luftfahrzeug (oder rechts,	Sie sind angesteuert, folgen Sie mir	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen, Ein- und Ausschalten der Positionslichter in unregelmäßigen Zeitabständen. Anmerkung: Zusätzliche Maßnahmen siehe	Verstanden, werde folgen.

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
	wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist); nach Bestätigung des Signals fliegen einer flachen Horizontalkurve normalerweise nach links (oder rechts im Falle eines Hubschraubers) auf den gewünschten Steuerkurs.		§ 24 Abs. 2 sowie den Abs. 3 dieses Abschnittes.	
	Anmerkung 1: Die Wetter- oder Geländeverhältnisse können es erfordern, dass das ansteuernde Luftfahrzeug die in der Serie 1 beschriebenen Positionen und die Drehrichtung umkehrt.			
	Anmerkung 2: Ist das angesteuerte Luftfahrzeug nicht in der Lage, mit dem ansteuernden Luftfahrzeug Schritt zu halten, so kann von diesem erwartet werden, dass es eine Reihe von Warterunden fliegt und bei jedem Vorbeiflug am angesteuerten Luftfahrzeug mit den Tragflächen wackelt.			
ZWEI	BEI TAG UND NACHT: Eine plötzliche Kursänderung weg vom angesteuerten Luftfahrzeug, bestehend in einer hochgezogenen Kurve von 90 Grad oder mehr, ohne die Flugrichtung des angesteuerten Luftfahrzeuges zu kreuzen.	Sie können weiterfliegen.	BEI TAG UND NACHT: Wackeln mit den Tragflächen.	Verstanden, werde weiterfliegen.
DREI	BEI TAG UND NACHT: Ausfahren des Fahrwerks (wenn möglich), Einschalten der Landescheinwerfer und Überfliegen der Betriebspiste bzw. – wenn das angesteuerte Luftfahrzeug ein Hubschrauber ist – Überfliegen des Landebereiches für Hubschrauber. Findet das Abfangmanöver zwischen Hubschraubern statt, soll der abgefangene Hubschrauber einen Landeanflug durchführen und im	Landen Sie auf diesem Flugplatz.	BEI TAG UND NACHT: Ausfahren des Fahrwerks (wenn möglich), Einschalten der Landescheinwerfer, dem ansteuernden Luftfahrzeug folgen und – wenn nach Überfliegen der Betriebspiste oder des Landebereiches für Hubschrauber die Landung als sicher angesehen wird – den	Verstanden, werde landen.

1	2	3	4	5
Serie	Signale des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung
	Schwebeflug nahe dem Landegebiet halten.		Landevorgang fortsetzen.	

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

1	2	3	4	5
Serie	Signale des angesteuerten Luftfahrzeuges	Bedeutung	Bestätigung des ansteuernden Luftfahrzeuges	Bedeutung
VIER	BEI TAG UND NACHT: Einziehen des Fahrwerks (wenn möglich) und Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer während die Betriebspiste oder der Landebereich für Hubschrauber in einer Höhe von mehr als 1000 ft – jedoch nicht mehr als 2000 ft (im Falle eines Hubschraubers in einer Höhe von mehr als 165ft, jedoch nicht mehr als 330ft) – über der Flugplatzhöhe überflogen wird, und Fortsetzen der Platzrunde für die Betriebspiste oder für den Landebereich für Hubschrauber. Wenn die Landescheinwerfer nicht ein- und ausgeschaltet werden können, sind irgendwelche anderen Lichter ein- und auszuschalten.	Der von Ihnen bestimmte Flugplatz ist zur Landung nicht geeignet.	BEI TAG UND NACHT: wenn gewünscht wird, dass das angesteuerte Luftfahrzeug dem ansteuernden Luftfahrzeug zu einem Ausweichflugplatz folgen soll, wird das Fahrwerk des ansteuernden Luftfahrzeuges eingezogen (wenn möglich) und werden die Signale der Serie EINS gegeben. Wenn entschieden ist, dass das angesteuerte Luftfahrzeug freigelassen wird, werden mit dem ansteuernden Luftfahrzeug die Signale der Serie ZWEI (für ansteuernde Luftfahrzeuge) gegeben.	Verstanden, werde folgen. Verstanden, Sie können weiterfliegen.
FÜNF	BEI TAG UND NACHT: Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter in regelmäßigen Zeitabständen in einer Art, dass sie von den üblichen Blinklichtern unterschieden werden können.	Kann nicht danach handeln.	BEI TAG UND NACHT: Verwenden der Signale der Serie ZWEI für abfangende Luftfahrzeuge.	Verstanden.
SECHS	BEI TAG UND NACHT: Ein- und Ausschalten aller verfügbaren Lichter in unregelmäßigen Zeitabständen.	Flugnotfall.	BEI TAG UND NACHT: Verwenden der Signale der Serie ZWEI für abfangende Luftfahrzeuge.	Verstanden

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

a) Redewendungen für die Luftfahrzeugführung des ansteuernden Luftfahrzeuges:

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

b) Redewendungen für die Luftfahrzeugführung des angesteuerten Luftfahrzeuges:

Redewendung	Aussprache	Bedeutung
<u>CALL SIGN ...</u>	<u>K</u> OL SEIN	Mein Rufzeichen ist ...
WILCO	<u>W</u> ILL-KO	Verstanden, wird ausgeführt
CAN NOT	<u>K</u> ÄN NOT	Kann nicht danach handeln
REPEAT	<u>R</u> IE- <u>P</u> IET	Wiederholen Sie Ihre Anweisung
AM LOST	<u>Ä</u> M LOST	Standort unbekannt
MAYDAY	<u>M</u> ÄHDÄH	Flugnotfall
HIJACK	<u>H</u> EI-TSCHÄK	Entführung
LAND (und Bezeichnung des Flugplatzes)	LÄND (und Bezeichnung des Flugplatzes)	Erbitte am (Bezeichnung des Flugplatzes) landen zu dürfen
DESCEND	DIE- <u>S</u> END	Erbitte Sinkflug

Anmerkung 1:

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

Anmerkung 2:

Das auf Anforderung zu übermittelnde Rufzeichen hat dem im Sprechfunkverkehr mit den Flugverkehrsdienststellen (69) vorgesehenen und im Flugplan angegebenen Luftfahrzeugkennzeichen zu entsprechen.

B. Signale und Zeichen für den Flugplatzverkehr

I. Lichtsignale zur Regelung des Flugplatzverkehrs

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

Lichtsignal	Von der Flugplatzkontrollstelle an ein Luftfahrzeug	
	im Flug	am Boden
Grünes Dauerlicht	auf das betreffende Luftfahrzeug gerichtet	Landung freigegeben!
Rotes Dauerlicht		Start freigegeben!
Grünes Blinklicht		Ein anderes Luftfahrzeug hat Vorrang, in die Warterunde einfliegen!
Rotes Blinklicht		Halt!
Weißes Blinklicht		Zwecks Landung zurückkehren!*)
		Rollen freigegeben!**)
	Flugplatz unbenützlich, nicht landen!	Von der Landefläche wegrollen!
	Auf diesem Flugplatz landen und zur Abstellfläche	Zum Ausgangspunkt auf dem Flugplatz zurückkehren!

Roter Feuerwerkskörper	rollen* (Ungeachtet jeder vorherigen Freigabe:) Jetzt nicht landen!
------------------------	--

- *) Freigaben zum Landen und Rollen sind abzuwarten.
- ***) Vor einer Piste ist beim Rollhalt anzuhalten und die Startfreigabe beziehungsweise eine weitere Rollfreigabe abzuwarten.

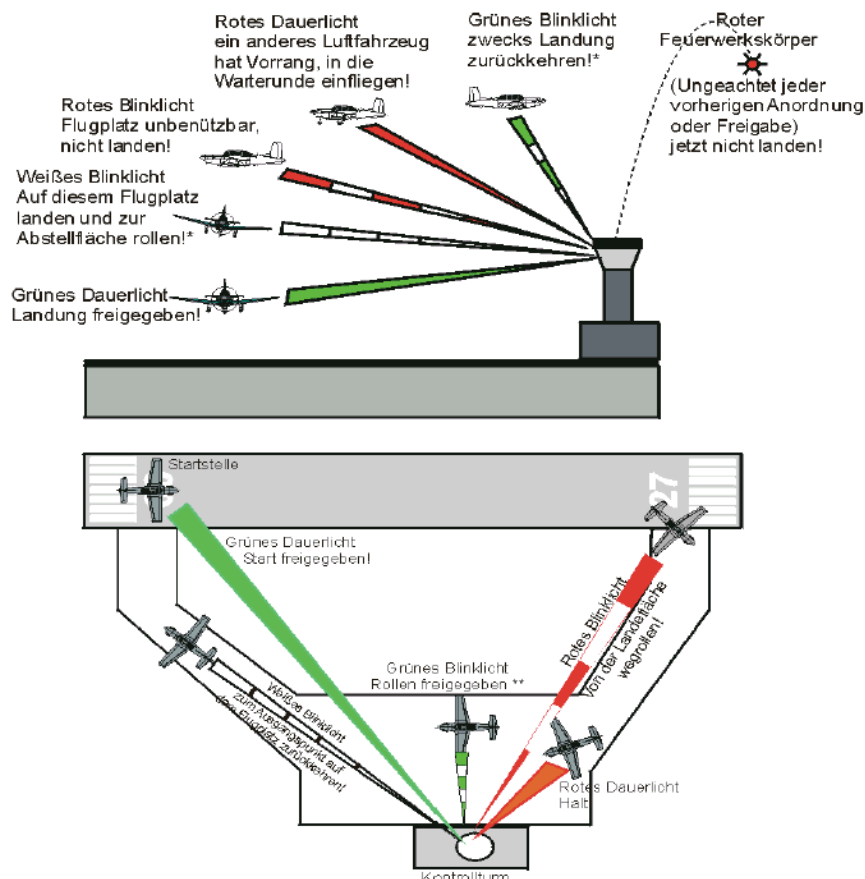


Abbildung 1

II. Bestätigung der Lichtsignale durch den Piloten

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

durch zweimaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer oder – wenn das Luftfahrzeug nicht mit Landescheinwerfern ausgerüstet ist – der Positionslichter.

III. Bodenzeichen

1. Landeverbotszeichen

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



Abbildung 2

2. Vorsichtszeichen

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



Abbildung 3

3. Zeichen für die Benützung von Pisten und Rollwegen

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



Abbildung 4

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



Abbildung 5

4. Zeichen für gesperrte Pisten und Rollwege

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



Abbildung 6

5. Zeichen für die Start- und Landerichtung

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



Abbildung 7

b) Ein auf dem Boden horizontal ausgelegtes Tetraeder, das – von hinten in Richtung zur Spitze gesehen – auf der linken Seite orangefärbig oder schwarz, auf der rechten Seite weiß oder aluminiumfarbig ist, zeigt mit seiner Spitze in die Richtung, die beim Start oder bei der Landung einzuhalten ist. Bei Verwendung in der Nacht ist das Tetraeder, von hinten in Richtung zur Spitze gesehen, in folgender Weise mit Lichtern umrandet:

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



Abbildung 8

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

09

Abbildung 9

6. Zeichen für den Rechtsverkehr

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



Abbildung 10

7. Meldestelle für Flugverkehrsdienste

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



Abbildung 11

8. Segelfluggtätigkeit

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



Abbildung 12

IV. Einwinksignale für Luftfahrzeuge

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

sichtbar ist. Vor Anwendung der Einwinkersignale hat der Einwinker sicherzustellen, dass der für das Luftfahrzeug bestimmte Abstellplatz frei von Hindernissen und Gegenständen ist.

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

(3) Die im folgenden angeführten Einwinkersignale bedeuten:

1. Signale des Einwinkers beachten!

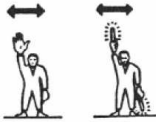


Abbildung 13

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

2. Zu dieser Position rollen!

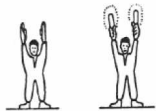


Abbildung 14

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

3. Weiterbewegen zum nächsten Einwinker!



Abbildung 15

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

4. Vorwärts bewegen!



Abbildung 16

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

5. a) Drehen Sie nach links!



Abbildung 17

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

5. b) Drehen Sie nach rechts!



Abbildung 18

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

6. Halt!

Abbildung 19

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

7. a) Bremsen anziehen!

Abbildung 20

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

7. b) Bremsen lösen!

Abbildung 21

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

8. a) Bremsklötze vorgelegt!

Abbildung 22

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

8. b) Bremsklötze entfernt!

Abbildung 23

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

9. Triebwerke anlassen!

Abbildung 24

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

10. Triebwerke abstellen!

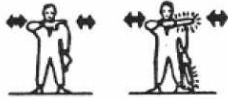


Abbildung 25

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

11. Langsamer rollen!



Abbildung 26

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

12. Triebwerke auf der angezeigten Seite drosseln!

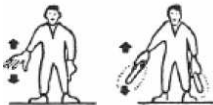


Abbildung 27

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

13. Rückwärts rollen!

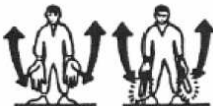


Abbildung 28

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

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

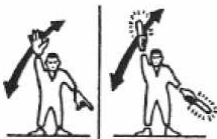


Abbildung 29

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

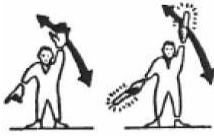
14. b) Rückwärtsrollen und Drehen des Hecks nach Backbord!

Abbildung 30

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

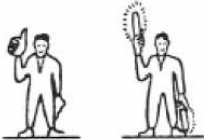
15. Alles klar!

Abbildung 31

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

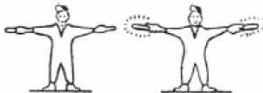
16. Im Schwebeflug bleiben!

Abbildung 32

(Beide Arme sind seitwärts waagrecht ausgestreckt.)

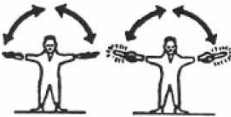
17. Steigen!

Abbildung 33

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

18. Sinken!

Abbildung 34

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

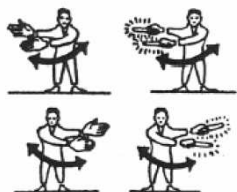
19. Horizontalflug!

Abbildung 35

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

20. Landen!

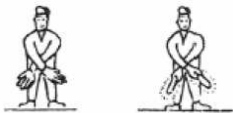


Abbildung 36

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

V. Pilotensignale für Einwinker

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

(2) Die im Folgenden angeführten Signale bedeuten:

1.a) Bremsen angezogen!

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

1.b) Bremsen gelöst!

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

2.a) Bremsklötze vorlegen!

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

2.b) Bremsklötze entfernen!

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

3. Fertig zum Triebwerk(e) anlassen!

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

Anhang B**Luftraumklassifizierung**

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

Die angegebenen Geschwindigkeiten sind als angezeigte Fluggeschwindigkeit (indicated airspeed - IAS) zu verstehen.

Für militärisch reservierte Bereiche wird die Luftraumklassifizierung in Abweichung zu diesem Anhang im §70 LVR festgelegt.

A. Luftraumklasse A (kontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste:

	Instrumentenflüge	Sichtflüge *)
Staffelung	zwischen allen Flügen (§ 74)	
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76) c) Alarmdienst (§ 77)	
Sichtflugwetterbedingungen	keine	
Geschwindigkeitsbegrenzung	keine (siehe jedoch § 3 Abs. 3)	
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 7)	
Freigabe	erforderlich (§ 39)	
*) Sind in Luftraumklasse A nicht erlaubt.		

(2) Folgende der im Anhang D aufgezählten kontrollierten Lufträume sind mit der Luftraumklasse A klassifiziert: keine

B. Luftraumklasse B (kontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste:

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen allen Flügen (§ 74)	zwischen allen Flügen (§ 74)
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76) c) Alarmdienst (§ 77)	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76) c) Alarmdienst (§ 77)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber: 1. Flugsicht: 8 km 2. das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 1. Flugsicht: 5 km 2. das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben
Geschwindigkeitsbegrenzung	keine (siehe jedoch § 3 Abs. 3)	keine (siehe jedoch § 3 Abs. 3)
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 7)	erforderlich (§ 7)
Freigabe	erforderlich (§ 39)	erforderlich (§ 39)

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

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

C. Luftraumklasse C (kontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste:

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	a) zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 74) b) zwischen Instrumentenflügen und Sichtflügen (§ 74)	zwischen Sichtflügen und Instrumentenflügen (§ 74)
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76) c) Alarmdienst (§ 77)	a) Flugverkehrskontrolldienst hinsichtlich der Staffelung zu Instrumentenflügen (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen (und Ratschläge für Ausweichmanöver auf Verlangen des Piloten) über andere Sichtflüge c) Alarmdienst (§ 77)
Sichtflugwetterbedingungen	Keine	a) in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber: 1. Flugsicht: 8 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100 : 1. Flugsicht: 5 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft
Geschwindigkeitsbegrenzung	keine (siehe jedoch § 3 Abs. 3)	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100: keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 250 Knoten (siehe § 8a Abs. 1), ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 7)	erforderlich (§ 7)
Freigabe	erforderlich (§ 39)	erforderlich (§ 39)

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

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

1.	der seitlich sowie nach oben durch die Bundesgrenzen und nach unten durch die Flugfläche 195 begrenzte Luftraum;
2.	der Teil des Bereiches mit Sonderregelungen SRA Wien I und SRA Wien II ab einer Höhe von 4500 ft aufwärts; und
3.	die gesamten Bereiche mit Sonderregelungen SRA Wien III, SRA Wien IV, SRA Wien V, SRA Wien VI, SRA Wien VII, SRA Wien VIII und SRA Wien IX innerhalb der Nahkontrollbezirke Wien I bis Wien III und des Kontrollbezirkes Wien.

D. Luftraumklasse D (kontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste:

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 74)	wird nicht gewährleistet
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen (und Ratschläge für Ausweichmanöver auf Verlangen des Piloten) über Sichtflüge c) Alarmdienst (§ 77)	a) Fluginformationsdienst (§ 76), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen (und Ratschläge für Ausweichmanöver auf Verlangen des Piloten) über Instrumentenflüge und andere Sichtflüge b) Alarmdienst (§ 77)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	a) in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber: 1. Flugsicht: 8 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100 : 1. Flugsicht: 5 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft
Geschwindigkeitsbegrenzung	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100 : keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100 : 250 Knoten (siehe § 11 Abs. 2), ausgenommen Militärluftfahrzeuge	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100: keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 250 Knoten (siehe § 11 Abs. 1), ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 7)	erforderlich (§ 7)
Freigabe	erforderlich (§ 39)	erforderlich (§ 39)

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

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

1.	die Kontrollzone Graz;
2.	die Kontrollzone Innsbruck;
3.	die Kontrollzone Klagenfurt;
4.	die Kontrollzone Linz;
5.	die Kontrollzone Salzburg;
6.	die Kontrollzone St. Gallen;
7.	die Kontrollzone Wien;
8.	der Teil des Nahkontrollbezirkes Graz ab einer Höhe von 7000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund aufwärts bis Flugfläche 195;
9.	der Teil des Nahkontrollbezirkes Klagenfurt ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;

10.	der Teil des Nahkontrollbezirkes Salzburg ab einer Höhe von 3500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund aufwärts bis Flugfläche 195;
11.	der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Graz innerhalb des Nahkontrollbezirkes Graz;
12.	der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Innsbruck I, SRA Innsbruck III und der SRA Innsbruck IV innerhalb des Kontrollbezirkes Innsbruck West;
13.	der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Innsbruck II und der SRA Innsbruck V innerhalb des Kontrollbezirkes Innsbruck Ost;
14.	der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Klagenfurt I und der SRA Klagenfurt II innerhalb des Nahkontrollbezirkes Klagenfurt;
15.	der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Linz I, SRA Linz II und der SRA Linz III innerhalb des Nahkontrollbezirkes Linz;
16.	der gesamte Bereich mit Sonderregelungen der SRA Salzburg I und SRA Salzburg II innerhalb des Kontrollbezirkes Hallein;
17.	der Teil des Bereiches mit Sonderregelungen der SRA Wien I und der SRA Wien II bis zu einer Höhe von 4500 ft;
18.	der Teil des Kontrollbezirkes Bregenz ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
19.	der Teil des Kontrollbezirkes Glockner bis Flugfläche 195;
20.	der Teil des Kontrollbezirkes Hallein ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
21.	der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-Ost ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
22.	der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-Süd ab einer Höhe von Flugfläche 125, jedoch mindestens 2000 ft über Grund aufwärts bis Flugfläche 195;
23.	der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-West ab einer Höhe von Flugfläche 125, jedoch mindestens 1000 ft über Grund aufwärts bis Flugfläche 195;
24.	der Teil des Kontrollbezirkes Klagenfurt ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
25.	der Teil des Kontrollbezirkes Koralpe ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
26.	der Teil des Kontrollbezirkes Linz ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
27.	der Teil des Kontrollbezirkes Salzburg ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis Flugfläche 195;
28.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Mitte I ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis zu einer Höhe von Flugfläche 195;
29.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Mitte II ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis zu einer Höhe von Flugfläche 195;
30.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Ost I ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis zu einer Höhe von Flugfläche 195;
31.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Ost II ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis zu einer Höhe von Flugfläche 195;
32.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-West ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis zu einer Höhe von Flugfläche 195;
33.	der Teil des Kontrollbezirkes Wien ab einer Höhe von Flugfläche 125 aufwärts bis zu einer Höhe von Flugfläche 195, ausgenommen die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Wien VIII und SRA Wien IX;
34.	Der Teil des Kontrollbezirkes Arlberg von Flugfläche 155 aufwärts
35.	Der Teil der Nahkontrollbezirke Wien I bis Wien III von Flugfläche 125 bis Flugfläche 195, ausgenommen die SRAs Wien I bis VII und die SRA Wien IX
36.	Der Teil des Nahkontrollbezirkes Linz von Flugfläche 125 bis Flugfläche 195, ausgenommen die SRAs Linz I bis III und
37.	Die SRA Wien X.

E. Luftraumklasse E (kontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste:

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 74)	wird nicht gewährleistet
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen über Sichtflüge, soweit dies möglich ist c) Alarmdienst (§ 77)	a) Fluginformationsdienst (§ 76), insbesondere hinsichtlich der Verkehrsinformationen über andere Flüge, soweit dies möglich ist b) Alarmdienst (§ 77)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	a) in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber: 1. Flugsicht: 8 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 1. Flugsicht: 5 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft
Geschwindigkeitsbegrenzung	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100: keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 250 Knoten (siehe § 11 Abs. 2), ausgenommen Militärluftfahrzeuge	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100 : keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100 : 250 Knoten (siehe § 11 Abs. 1), ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 7)	nicht erforderlich
Freigabe	erforderlich (§ 39)	nicht erforderlich
Transponder	erforderlich	Erforderlich für kraftangetriebene Luftfahrzeuge schwerer als Luft (siehe auch § 3 Z 8)

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

1.	der Teil des Kontrollbezirkes Bregenz bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
2.	der Teil des Nahkontrollbezirkes Graz bis zu einer Höhe von 7000 ft, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Graz, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt sowie der Bereich mit Sonderregelungen SRA Graz;
3.	der Teil des Kontrollbezirkes Hallein bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, ausgenommen die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Salzburg I und SRA Salzburg II;
4.	der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-Ost bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, jedoch mindestens 1000 ft über Grund, ausgenommen die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Innsbruck II und SRA Innsbruck V;
5.	der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-Süd bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
6.	der Teil des Kontrollbezirkes Innsbruck-West bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, jedoch mindestens 1000 ft über Grund, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Innsbruck, der in den Kontrollbezirk hineinragt sowie die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Innsbruck I, SRA Innsbruck III und der SRA Innsbruck IV;

7.	der Teil des Nahkontrollbezirkes Klagenfurt bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Klagenfurt, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt sowie die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Klagenfurt I und SRA Klagenfurt II;
8.	der Teil des Kontrollbezirkes Klagenfurt bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
9.	der Teil des Kontrollbezirkes Koralpe bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
10.	der Teil des Nahkontrollbezirkes Linz bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Linz, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt sowie die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Linz I, SRA Linz II und SRA Linz III.
11.	der Teil des Kontrollbezirkes Linz bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
12.	der Teil des Nahkontrollbezirkes Salzburg bis zu einer Höhe von 3500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Salzburg, der in den Nahkontrollbezirk hineinragt;
13.	der Teil des Kontrollbezirkes Salzburg bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
14.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Mitte I bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
15.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Mitte II bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
16.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Ost I bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
17.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-Ost II bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
18.	der Teil des Kontrollbezirkes Tauern-West bis zu einer Höhe von Flugfläche 125;
19.	der Teil der Nahkontrollbezirke Wien I bis Wien III bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, ausgenommen der Bereich der Kontrollzone Wien und die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Wien I bis Wien VII, und SRA Wien IX und Wien X; und
20.	der Teil des Kontrollbezirkes Wien bis zu einer Höhe von Flugfläche 125, ausgenommen die Bereiche mit Sonderregelungen SRA Wien VIII.

F. Luftraumklasse F (unkontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste:

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 74)	wird nicht gewährleistet
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76) c) Alarmdienst (§ 77)	a) Fluginformationsdienst (§ 76) b) Alarmdienst (§ 77)
Sichtflugwetterbedingungen	Keine	a) in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber: 1. Flugsicht: 8 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100, jedoch oberhalb einer Höhe von 3000 ft oder – wenn dies die größere Flughöhe ergibt – 300 m über Grund: 1. Flugsicht: 5 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft
Geschwindigkeitsbegrenzung	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100: keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 250 Knoten (siehe 11 Abs. 2), ausgenommen Militärluftfahrzeuge	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100: keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 250 Knoten (siehe § 11 Abs. 1), ausgenommen Militärluftfahrzeuge

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 7)	nicht erforderlich
Freigabe	erforderlich (§ 39)	nicht erforderlich

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

G. Luftraumklasse G (unkontrollierte Lufträume)

(1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste:

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Staffelung	zwischen Instrumentenflügen untereinander (§ 74)	wird nicht gewährleistet
ausgeübte Flugverkehrsdienste	a) Flugverkehrskontrolldienst (§ 71) b) Fluginformationsdienst (§ 76) c) Alarmdienst (§ 77)	a) Fluginformationsdienst (§ 76) b) Alarmdienst (§ 77)
Sichtflugwetterbedingungen	keine	<p>a) in einer Höhe von Flugfläche 100 oder darüber:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flugsicht: 8 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft <p>b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100, jedoch oberhalb einer Höhe von 3000 ft oder – wenn dies die größere Flughöhe ergibt – 1000ft über Grund:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flugsicht: 5 km 2. horizontaler Abstand von Wolken: 1,5 km 3. vertikaler Abstand von Wolken: 1000 ft <p>c) in oder unterhalb einer Höhe von 3000 ft oder - wenn dies die größere Flughöhe ergibt – 1000ft über Grund:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flugsicht: 1,5 km 2. das Luftfahrzeug muss außerhalb von Wolken bleiben 3. der Pilot muss Erdsicht haben <p>Anmerkung: Sichtflüge mit Hubschraubern sind auch bei einer Flugsicht von weniger als 1,5 km zulässig, wenn sie mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.</p>

	Instrumentenflüge	Sichtflüge
Geschwindigkeitsbegrenzung	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100: keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 460 km pro Stunde (250 Knoten - siehe § 11 Abs. 2), ausgenommen Militärluftfahrzeuge	a) in und oberhalb einer Höhe von Flugfläche 100: keine b) unterhalb einer Höhe von Flugfläche 100: 460 km pro Stunde (250 Knoten - siehe § 11 Abs. 1), ausgenommen Militärluftfahrzeuge
Sprechfunkverbindung	erforderlich (§ 7)	nicht erforderlich
Freigabe	erforderlich (§ 39)	nicht erforderlich

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

Anhang C

Tabelle der Reiseflughöhen

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

Anhang D**Kontrollierte Lufträume, Lufträume für Instrumentenflüge im unkontrollierten Luftraum****A. KONTROLLBEZIRKE****I. Oberer Kontrollbezirk**

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

II. Unterer Kontrollbezirk**1. Kontrollbezirke**

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

Bezeichnung des Kontrollbezirkes	Untere Begrenzung
1. Kontrollbezirk Arlberg (CTA Arlberg)	Flugfläche 155
2. Kontrollbezirk Bregenz (CTA Bregenz)	9000 ft, jedoch mindestens 2500 ft über Grund
3. Kontrollbezirk Hallein (CTA Hallein)	4000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund
4. Kontrollbezirk Innsbruck-Ost (CTA Innsbruck-Ost)	7000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund
5. Kontrollbezirk Innsbruck-West (CTA Innsbruck-West)	7000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund
6. Kontrollbezirk Innsbruck-Süd (CTA Innsbruck-Süd)	11500 ft, jedoch mindestens 2000 ft über Grund
7. Kontrollbezirk Klagenfurt (CTA Klagenfurt)	9000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund
8. Kontrollbezirk Koralpe (CTA Koralpe)	7500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund
9. Kontrollbezirk Linz (CTA Linz)	4500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund
10. Kontrollbezirk Salzburg (CTA Salzburg)	11500 ft, jedoch mindestens 2000 ft über Grund
11. Kontrollbezirk Glockner (CTA Glockner)	14500 ft, jedoch mindestens 2000 ft über Grund
12. Kontrollbezirk Tauern-Mitte I (CTA Tauern-Mitte I)	9500 ft
13. Kontrollbezirk Tauern-Mitte II (CTA Tauern-Mitte II)	7500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund
14. Kontrollbezirk Tauern-Ost I (CTA Tauern-Ost I)	10500 ft, jedoch mindestens 1000ft über Grund
15. Kontrollbezirk Tauern-Ost II (CTA Tauern-Ost II)	8500 ft
16. Kontrollbezirk Tauern-West (CTA Tauern-West)	10500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund
17. Kontrollbezirk Wien (CTA Wien)	5500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund

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

1. beim Kontrollbezirk Arlberg (CTA Arlberg):

vom Koordinatenpunkt	47°24'30.4272'' Nord	09°39'06.8780'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'12.9026'' Nord	10°10'26.5890'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'27.1741'' Nord	11°15'24.1093'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°24'30.4272'' Nord	09°39'06.8780'' Ost

2. beim Kontrollbezirk Bregenz (CTA Bregenz):

vom Koordinatenpunkt	47°24'30.4272'' Nord	09°39'06.8780'' Ost
entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°16'12.9026'' Nord	10°10'26.5890'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'30.4272'' Nord	09°39'06.8780'' Ost

3. beim Kontrollbezirk Hallein (CTA Hallein):

vom Koordinatenpunkt	47°45'00.0000'' Nord	13°18'45.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'49.0000'' Nord	13°24'18.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'48.0000'' Nord	13°29'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'14.0000'' Nord	13°29'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'14.0000'' Nord	13°13'08.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°37'06.1061'' Nord	13°04'47.6619'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°41'13.3178'' Nord	13°04'50.6849'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°36'38.0000'' Nord	13°08'18.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°37'15.0000'' Nord	13°14'16.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°42'52.0000'' Nord	13°10'58.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°43'25.0000'' Nord	13°12'58.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000'' Nord	13°18'45.0000'' Ost

4. beim Kontrollbezirk Innsbruck-Ost (CTA Innsbruck-Ost):

vom Koordinatenpunkt	47°37'31.1160'' Nord	12°30'44.1741'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	12°29'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'20.0000'' Nord	11°48'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'06.0000'' Nord	11°44'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'00.0000'' Nord	11°44'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°35'17.2188'' Nord	11°44'20.8947'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°37'31.1160'' Nord	12°30'44.1741'' Ost

5. beim Kontrollbezirk Innsbruck-West (CTA Innsbruck-West):

vom Koordinatenpunkt	47°35'17.2188'' Nord	11°44'20.8947'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'00.0000'' Nord	11°44'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'06.0000'' Nord	11°44'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'20.0000'' Nord	11°48'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'20.0000'' Nord	11°31'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°00'18.3509'' Nord	11°30'30.8180'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°58'27.1741'' Nord	11°15'24.1093'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'12.9026'' Nord	10°10'26.5890'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°35'17.2188'' Nord	11°44'20.8947'' Ost

6. beim Kontrollbezirk Innsbruck-Süd (CTA Innsbruck-Süd):

vom Koordinatenpunkt	47°00'18.3509'' Nord	11°30'30.8180'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'20.0000'' Nord	11°31'30.0000'' Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'20.0000'' Nord	11°48'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	12°29'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt (Dreiherrnspitze)	47°04'09.0061'' Nord	12°14'26.6841'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°00'18.3509'' Nord	11°30'30.8180'' Ost

7. beim Kontrollbezirk Klagenfurt (CTA Klagenfurt):

vom Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	13°56'50.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'00.0000'' Nord	13°50'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°34'59.0000'' Nord	13°50'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°31'07.2262'' Nord	13°49'53.7117'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°33'42.0240'' Nord	13°20'00.8749'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°50'00.0000'' Nord	13°20'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'45.0000'' Nord	13°41'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	13°56'50.0000'' Ost

8. beim Kontrollbezirk Koralpe (CTA Koralpe):

vom Koordinatenpunkt	46°58'00.0000'' Nord	15°08'30.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°38'46.1735'' Nord	15°05'00.2835'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°35'32.5837'' Nord	14°51'24.7461'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°37'10.0000'' Nord	14°50'02.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°43'14.0000'' Nord	14°44'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°48'30.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'00.0000'' Nord	15°08'30.0000'' Ost

9. beim Kontrollbezirk Linz (CTA Linz):

vom Koordinatenpunkt	48°34'55.8399'' Nord	14°39'59.1540'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'19.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°21'14.0000'' Nord	14°05'56.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'45.0000'' Nord	13°52'12.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'26.0000'' Nord	13°43'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'12.0000'' Nord	13°44'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°08'05.0000'' Nord	13°44'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°04'00.0000'' Nord	13°44'56.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°05'51.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°47'00.0000'' Nord	14°43'25.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000'' Nord	14°32'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°23'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'30.0000'' Nord	13°50'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'44.0000'' Nord	13°20'15.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°05'00.0000'' Nord	13°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'29.4680'' Nord	13°09'58.9780'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	48°34'55.8399'' Nord	14°39'59.1540'' Ost

10. beim Kontrollbezirk Salzburg (CTA Salzburg):

vom Koordinatenpunkt	47°37'31.1160'' Nord	12°30'44.1741'' Ost
entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°37'06.1061'' Nord	13°04'47.6619'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'14.0000'' Nord	13°13'08.0000'' Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'14.0000'' Nord	13°29'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'48.0000'' Nord	13°29'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'30.0000'' Nord	13°36'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	13°56'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'45.0000'' Nord	13°41'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°14'00.0000'' Nord	13°30'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'15.0000'' Nord	12°45'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	12°29'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°37'31.1160'' Nord	12°30'44.1741'' Ost

11. beim Kontrollbezirk Glockner (CTA Glockner):

vom Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	12°29'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'15.0000'' Nord	12°45'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°14'00.0000'' Nord	13°30'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'45.0000'' Nord	13°41'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°50'00.0000'' Nord	13°20'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°33'42.0240'' Nord	13°20'00.8749'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°04'09.0061'' Nord	12°14'26.6841'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	12°29'00.0000'' Ost

12. beim Kontrollbezirk Tauern-Mitte I (CTA Tauern-Mitte I):

vom Koordinatenpunkt	47°47'00.0000'' Nord	14°43'25.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'30.0000'' Nord	15°00'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	14°44'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000'' Nord	14°32'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°47'00.0000'' Nord	14°43'25.0000'' Ost

13. beim Kontrollbezirk Tauern-Mitte II (CTA Tauern-Mitte II):

vom Koordinatenpunkt	47°32'30.0000'' Nord	15°00'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'07.5900'' Nord	15°05'30.4471'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'30.0000'' Nord	15°00'00.0000'' Ost

14. beim Kontrollbezirk Tauern-Ost I (CTA Tauern-Ost I):

vom Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	15°35'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	15°26'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'30.0000'' Nord	15°00'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°47'00.0000'' Nord	14°43'25.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost

15. beim Kontrollbezirk Tauern-Ost II (CTA Tauern-Ost II):

vom Koordinatenpunkt	47°32'30.0000'' Nord	15°00'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	15°26'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'30.4631'' Nord	15°24'46.5806'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'49.0000'' Nord	15°22'36.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'07.5900'' Nord	15°05'30.4471'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'30.0000'' Nord	15°00'00.0000'' Ost

16. beim Kontrollbezirk Tauern-West (CTA Tauern-West):

vom Koordinatenpunkt	47°51'44.0000'' Nord	13°20'15.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'30.0000'' Nord	13°50'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°23'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000'' Nord	14°32'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	14°44'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'00.0000'' Nord	15°08'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°48'30.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°45'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	13°56'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'30.0000'' Nord	13°36'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'48.0000'' Nord	13°29'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'49.0000'' Nord	13°24'18.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000'' Nord	13°18'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000'' Nord	13°19'04.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'44.0000'' Nord	13°20'15.0000'' Ost

17. beim Kontrollbezirk Wien (CTA Wien):

vom Koordinatenpunkt	48°44'39.1552'' Nord	16°08'35.4938'' Ost
entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-43 FMD zum Koordinatenpunkt	48°15'16.5684'' Nord	15°34'54.0315'' Ost
und von diesem entlang des Radials R-280 FMD zum Koordinatenpunkt	48°14'39.5926'' Nord	15°39'21.6254'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-40 FMD zum Koordinatenpunkt	48°09'44.6919'' Nord	15°38'18.5162'' Ost
von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost
von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°29'14.9526'' Nord	16°05'25.2064'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-43 FMD zum Koordinatenpunkt	47°23'57.0800'' Nord	16°26'51.4144'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°57'44.6392'' Nord	16°16'30.0316'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'26.0000'' Nord	15°33'23.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'48.0000'' Nord	15°31'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'49.0000'' Nord	15°22'36.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'30.4631'' Nord	15°24'46.5806'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	15°26'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	15°35'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°05'51.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°05'56.0000'' Nord	14°42'53.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'01.0000'' Nord	14°42'03.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'22.0000'' Nord	14°41'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'19.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°34'55.8399'' Nord	14°39'59.1540'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	48°44'39.1552'' Nord	16°08'35.4938'' Ost

Das Drehfunkfeuer Fischamend (FMD) steht am Koordinatenpunkt 48°06'18.4050'' Nord / 16°37'45.3503'' Ost.

2. Nahkontrollbezirke

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

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

1. beim Nahkontrollbezirk Graz (TMA Graz):

1.1.

vom Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'49.0000'' Nord	15°22'36.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'48.0000'' Nord	15°31'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'26.0000'' Nord	15°33'23.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°57'44.6392'' Nord	16°16'30.0316'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°38'46.1735'' Nord	15°05'00.2835'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'00.0000'' Nord	15°08'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost

1.2. 1000ft Höhe über Grund

2. beim Nahkontrollbezirk Klagenfurt (TMA Klagenfurt):

2.1.

vom Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°45'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°48'30.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°43'14.0000'' Nord	14°44'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°37'10.0000'' Nord	14°50'02.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°35'32.5837'' Nord	14°51'24.7461'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°31'07.2262'' Nord	13°49'53.7117'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°34'59.0000'' Nord	13°50'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'00.0000'' Nord	13°50'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost

2.2. 1000ft Höhe über Grund

3. beim Nahkontrollbezirk Linz (TMA Linz):

3.1.

vom Koordinatenpunkt	48°22'22.0000'' Nord	14°41'45.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'01.0000'' Nord	14°42'03.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°05'56.0000'' Nord	14°42'53.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°05'51.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°04'00.0000'' Nord	13°44'56.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°08'05.0000'' Nord	13°44'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'12.0000'' Nord	13°44'04.0000'' Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'26.0000'' Nord	13°43'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'45.0000'' Nord	13°52'12.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°21'14.0000'' Nord	14°05'56.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'19.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'22.0000'' Nord	14°41'45.0000'' Ost

3.2. 1000ft Höhe über Grund

4. beim Nahkontrollbezirk Salzburg (TMA Salzburg):

vom Koordinatenpunkt	48°17'29.4680'' Nord	13°09'58.9780'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°05'00.0000'' Nord	13°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'44.0000'' Nord	13°20'15.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000'' Nord	13°19'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000'' Nord	13°18'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°43'25.0000'' Nord	13°12'58.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°42'52.0000'' Nord	13°10'58.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°37'15.0000'' Nord	13°14'16.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°36'38.0000'' Nord	13°08'18.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'13.3178'' Nord	13°04'50.6849'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	48°17'29.4680'' Nord	13°09'58.9780'' Ost

4.1. 1000ft Höhe über Grund

5. bei den Nahkontrollbezirken Wien I bis III (TMA Wien I bis TMA Wien III):

5.1. TMA I

5.1.1.

vom Koordinatenpunkt	48°26'25.4542'' Nord	16°51'03.5543'' Ost
entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°36'20.6803'' Nord	16°39'44.1610'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost
von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°47'22.0046'' Nord	16°21'07.0191'' Ost
und von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	48°26'25.4542'' Nord	16°51'03.5543'' Ost

5.1.2. 1000ft Höhe über Grund

5.2. TMA II

5.2.1.

vom Koordinatenpunkt	48°44'39.1552'' Nord	16°08'35.4938'' Ost
entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	48°26'25.4542'' Nord	16°51'03.5543'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	47°47'22.0046'' Nord	16°21'07.0191'' Ost
von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost
von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°09'44.6919'' Nord	15°38'18.5162'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-40 FMD zum Koordinatenpunkt	48°14'39.5926'' Nord	15°39'21.6254'' Ost

von diesem entlang des Radials R-280 FMD zum Koordinatenpunkt	48°15'16.5684'' Nord	15°34'54.0315'' Ost
und von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-43 FMD zum Koordinatenpunkt	48°44'39.1552'' Nord	16°08'35.4938'' Ost

5.2.2. 3500ft MSL

5.3. TMA Wien III

5.3.1.

vom Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost
entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	47°36'20.6803'' Nord	16°39'44.1610'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°23'57.0800'' Nord	16°26'51.4144'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-43 FMD zum Koordinatenpunkt	47°29'14.9526'' Nord	16°05'25.2064'' Ost
und von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost

5.3.2. 5000ft MSL

3. Besondere Bestimmungen für Bereiche mit Sonderregelungen (SRA)

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

(2) Als Bereiche mit Sonderregelungen (SRA) werden die im folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, die seitlich gemäß Abs. 2 bis 7 nach oben durch die nachstehend angegebenen Flugflächen oder durch Horizontalflächen über dem mittleren Meeresspiegel und nach unten durch Horizontalflächen in den nachstehend angeführten Höhen – soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist über dem mittleren Meeresspiegel – begrenzt sind:

Bezeichnung der Bereiche mit Sonderregelungen (SRA)	Untere Begrenzung	Obere Begrenzung
SRA Graz	4000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	7000 ft
SRA Innsbruck I	7000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	Flugfläche 125
SRA Innsbruck II	8500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	Flugfläche 125
SRA Innsbruck III	7000 ft, jedoch mindestens 2000 ft über Grund	Flugfläche 125
SRA Innsbruck IV	11000 ft	Flugfläche 125
SRA Innsbruck V	9500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	Flugfläche 125
SRA Klagenfurt I	3500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	7000 ft
SRA Klagenfurt II	7000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	Flugfläche 125
SRA Linz I	2500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	Flugfläche 195
SRA Linz II	3500 ft	Flugfläche 195
SRA Linz III	4500 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	Flugfläche 195
SRA Salzburg I	6000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	Flugfläche 125

SRA Salzburg II	10000 ft, jedoch mindestens 1000 ft über Grund	Flugfläche 125
SRA Wien I	2500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien II	3500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien III	4500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien IV	4500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien V	6500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien VI	5500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien VII	5500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien VIII	8500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien IX	6500 ft	Flugfläche 195
SRA Wien X	2000 ft	2500 ft

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

1. SRA Graz:

vom Koordinatenpunkt	47°16'00.0000'' Nord	15°17'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000'' Nord	15°20'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'26.0000'' Nord	15°33'23.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'15.0000'' Nord	15°34'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'17.0747'' Nord	15°18'42.8954'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'50.0000'' Nord	15°15'15.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'13.6150'' Nord	15°08'56.6463'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'00.0000'' Nord	15°17'00.0000'' Ost

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

1. SRA Innsbruck I:

vom Koordinatenpunkt	47°19'30.0000'' Nord	11°04'30.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'40.0000'' Nord	11°00'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'40.0000'' Nord	10°54'38.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'30.0000'' Nord	11°04'30.0000'' Ost

2. SRA Innsbruck II:

vom Koordinatenpunkt	47°27'28.0000'' Nord	11°54'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°22'00.0000'' Nord	11°58'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'20.0000'' Nord	11°48'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'04.0000'' Nord	11°45'27.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'06.0000'' Nord	11°44'51.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'28.0000'' Nord	11°54'00.0000'' Ost

3. SRA Innsbruck III:

vom Koordinatenpunkt	47°12'30.0000'' Nord	11°26'45.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'40.0000'' Nord	11°29'35.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'40.0000'' Nord	11°24'59.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°11'15.0000'' Nord	11°22'10.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'30.0000'' Nord	11°26'45.0000'' Ost

4. SRA Innsbruck IV:

vom Koordinatenpunkt	47°25'00.0000'' Nord	11°44'20.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'06.0000'' Nord	11°44'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'04.0000'' Nord	11°45'27.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'20.0000'' Nord	11°48'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'30.0000'' Nord	11°26'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°11'15.0000'' Nord	11°22'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'55.0000'' Nord	11°10'05.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'40.0000'' Nord	11°00'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'30.0000'' Nord	11°04'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'55.0000'' Nord	11°13'30.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'00.0000'' Nord	11°44'20.0000'' Ost

5. SRA Innsbruck V:

vom Koordinatenpunkt	47°37'31.1160'' Nord	12°30'44.1741'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°22'09.0000'' Nord	12°13'16.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'49.0000'' Nord	11°57'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'20.0000'' Nord	11°48'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'00.0000'' Nord	11°44'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°35'17.2188'' Nord	11°44'20.8947'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°37'31.1160'' Nord	12°30'44.1741'' Ost

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

1. SRA Klagenfurt I:

vom Koordinatenpunkt	46°43'14.0000'' Nord	14°44'41.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°37'10.0000'' Nord	14°50'02.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°32'20.0000'' Nord	14°36'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°40'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°40'33.0000'' Nord	14°37'17.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°43'14.0000'' Nord	14°44'41.0000'' Ost

2. SRA Klagenfurt II:

vom Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°45'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°48'30.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°43'14.0000'' Nord	14°44'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°37'10.0000'' Nord	14°50'02.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°35'32.5837'' Nord	14°51'24.7461'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°26'12.5134'' Nord	14°35'45.8662'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°32'47.0000'' Nord	14°34'27.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°35'19.0000'' Nord	14°22'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°35'09.0000'' Nord	14°04'26.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°34'59.0000'' Nord	13°50'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'00.0000'' Nord	13°50'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost

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

1. SRA Linz I:

vom Koordinatenpunkt	48°17'44.0000'' Nord	14°33'29.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°07'42.0000'' Nord	14°34'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°06'12.0000'' Nord	13°49'15.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'21.0000'' Nord	13°48'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'09.0000'' Nord	14°12'39.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'06.0000'' Nord	14°13'55.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'17.0000'' Nord	14°19'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'19.0000'' Nord	14°20'27.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'44.0000'' Nord	14°33'29.0000'' Ost
ausgenommen ist jener Teil des Luftraumes, der für die Kontrollzone Linz festgelegt ist.		

2. SRA Linz II:

vom Koordinatenpunkt	48°18'01.0000'' Nord	14°42'03.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°05'56.0000'' Nord	14°42'53.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°04'42.0000'' Nord	14°04'28.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°04'00.0000'' Nord	13°44'56.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°08'05.0000'' Nord	13°44'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'12.0000'' Nord	13°44'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'21.0000'' Nord	13°48'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°06'12.0000'' Nord	13°49'15.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°07'42.0000'' Nord	14°34'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'44.0000'' Nord	14°33'29.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'01.0000'' Nord	14°42'03.0000'' Ost

3. SRA Linz III:

vom Koordinatenpunkt	48°22'22.0000'' Nord	14°41'45.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'01.0000'' Nord	14°42'03.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'44.0000'' Nord	14°33'29.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'19.0000'' Nord	14°20'27.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'17.0000'' Nord	14°19'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'06.0000'' Nord	14°13'55.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'09.0000'' Nord	14°12'39.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'21.0000'' Nord	13°48'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'12.0000'' Nord	13°44'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'26.0000'' Nord	13°43'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°20'45.0000'' Nord	13°52'12.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°21'14.0000'' Nord	14°05'56.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'19.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'22.0000'' Nord	14°41'45.0000'' Ost

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

1. SRA Salzburg I:

vom Koordinatenpunkt	47°36'38.0000'' Nord	13°08'18.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°37'15.0000'' Nord	13°14'16.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'23.0000'' Nord	13°19'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'28.0000'' Nord	13°19'35.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'04.0000'' Nord	13°15'23.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'32.0000'' Nord	13°10'16.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°36'38.0000'' Nord	13°08'18.0000'' Ost

2. SRA Salzburg II:

vom Koordinatenpunkt	47°42'52.0000'' Nord	13°10'58.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000'' Nord	13°18'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'49.0000'' Nord	13°24'18.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'29.0000'' Nord	13°22'46.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'29.0000'' Nord	13°20'38.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'04.0000'' Nord	13°15'23.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'28.0000'' Nord	13°19'35.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'23.0000'' Nord	13°19'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°37'15.0000'' Nord	13°14'16.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°42'52.0000'' Nord	13°10'58.0000'' Ost

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

1. SRA Wien I:

vom Koordinatenpunkt	48°18'03.7485'' Nord	16°53'58.6526'' Ost
entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°44'33.6318'' Nord	16°32'51.8341'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	47°44'40.5640'' Nord	16°31'50.3083'' Ost
von diesem entlang des Radials R-190 FMD zum Koordinatenpunkt	47°51'33.6235'' Nord	16°33'42.7598'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-15 FMD zum Koordinatenpunkt	47°52'12.4697'' Nord	16°30'09.4731'' Ost
von diesem entlang des Radials R-200 FMD zum Koordinatenpunkt	47°55'01.5704'' Nord	16°31'40.3618'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-12 FMD zum Koordinatenpunkt	48°15'31.3153'' Nord	16°26'16.4148'' Ost
von diesem entlang des Radials R-320 FMD zum Koordinatenpunkt	48°18'35.3598'' Nord	16°22'25.8448'' Ost
und von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-16 FMD zum Koordinatenpunkt	48°18'03.7485'' Nord	16°53'58.6526'' Ost

2. SRA Wien II:

vom Koordinatenpunkt	48°26'25.4542'' Nord	16°51'03.5543'' Ost
entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	48°18'03.7485'' Nord	16°53'58.6526'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-16 FMD zum Koordinatenpunkt	48°18'35.3598'' Nord	16°22'25.8448'' Ost
von diesem entlang des Radials R-320 FMD zum Koordinatenpunkt	48°15'31.3153'' Nord	16°26'16.4148'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-12 FMD zum Koordinatenpunkt	47°55'01.5704'' Nord	16°31'40.3618'' Ost
von diesem entlang des Radials R-200 FMD zum Koordinatenpunkt	47°52'12.4697'' Nord	16°30'09.4731'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-15 FMD zum Koordinatenpunkt	47°51'33.6235'' Nord	16°33'42.7598'' Ost
von diesem entlang des Radials R-190 FMD zum Koordinatenpunkt	47°44'40.5640'' Nord	16°31'50.3083'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	47°47'22.0046'' Nord	16°21'07.0191'' Ost
von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°52'32.1829'' Nord	16°25'38.0666'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-16 FMD zum Koordinatenpunkt	48°07'44.6559'' Nord	16°13'58.0138'' Ost

von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'15.7469'' Nord	16°05'02.4332'' Ost
und von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	48°26'25.4542'' Nord	16°51'03.5543'' Ost

3. SRA Wien III:

vom Koordinatenpunkt	47°52'32.1829'' Nord	16°25'38.0666'' Ost
entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°47'22.0046'' Nord	16°21'07.0191'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'15.7469'' Nord	16°05'02.4332'' Ost
von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°07'44.6559'' Nord	16°13'58.0138'' Ost
und von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-16 FMD zum Koordinatenpunkt	47°52'32.1829'' Nord	16°25'38.0666'' Ost

4. SRA Wien IV:

vom Koordinatenpunkt	48°33'30.4110'' Nord	16°56'41.2821'' Ost
entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	48°26'25.4542'' Nord	16°51'03.5543'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'15.7469'' Nord	16°05'02.4332'' Ost
von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	48°33'30.4110'' Nord	16°56'41.2821'' Ost

5. SRA Wien V:

vom Koordinatenpunkt	48°08'15.7469'' Nord	16°05'02.4332'' Ost
entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	47°47'22.0046'' Nord	16°21'07.0191'' Ost
von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost
und von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'15.7469'' Nord	16°05'02.4332'' Ost

6. SRA Wien VI:

vom Koordinatenpunkt	47°47'22.0046'' Nord	16°21'07.0191'' Ost
entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	47°44'33.6318'' Nord	16°32'51.8341'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°36'20.6803'' Nord	16°39'44.1610'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost
und von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°47'22.0046'' Nord	16°21'07.0191'' Ost

7. SRA Wien VII:

vom Koordinatenpunkt	48°44'39.0271'' Nord	16°08'35.9747'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	48°33'30.4110'' Nord	16°56'41.2821'' Ost

von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost
von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°09'44.6919'' Nord	15°38'18.5162'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-40 FMD zum Koordinatenpunkt	48°14'39.5926'' Nord	15°39'21.6254'' Ost
von diesem entlang des Radials R-280 FMD zum Koordinatenpunkt	48°15'16.5684'' Nord	15°34'54.0315'' Ost
und von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-43 FMD zum Koordinatenpunkt	48°44'39.0271'' Nord	16°08'35.9747'' Ost

8. SRA Wien VIII:

vom Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost
entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost
von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°31'52.6008'' Nord	16°07'40.9990'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-40 FMD zum Koordinatenpunkt	48°09'44.6919'' Nord	15°38'18.5162'' Ost
und von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost

9. SRA Wien IX:

vom Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost
entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	47°36'20.6803'' Nord	16°39'44.1610'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°26'21.6600'' Nord	16°37'32.6043'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-40 FMD zum Koordinatenpunkt	47°31'52.6008'' Nord	16°07'40.9990'' Ost
und von diesem entlang des Radials R-210 FMD zum Koordinatenpunkt	47°40'28.1398'' Nord	16°15'06.9270'' Ost

10. SRA Wien X:

vom Koordinatenpunkt	47°58'27.5203'' Nord	16°45'55.1024'' Ost
von diesem entlang des Radials R-145 FMD zum Koordinatenpunkt	47°53'59.9190'' Nord	16°50'31.7482'' Ost
im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-15 FMD zum Koordinatenpunkt	47°51'33.6235'' Nord	16°33'42.7598'' Ost
von diesem geradlinig zum Ausgangspunkt	47°58'27.5203'' Nord	16°45'55.1024'' Ost

4. Bereiche mit Transponderpflicht - Transponder Mandatory Zones (TMZs):

- a) In den im Folgenden festgelegten Lufträumen müssen Luftfahrzeuge bei Flügen nach Sichtflugregeln mit einem Transponder (Mode C) ausgerüstet sein und den Code 7000 inklusive Höhenübermittlung unaufgefordert abstrahlen.
- b) Ausnahmen von dieser Verpflichtung können in Einzelfällen von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zugelassen werden, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird.

(1) Als **TMZ Wien** wird jener Luftraum festgelegt, der nach unten durch die Erdoberfläche, nach oben durch eine Horizontalfläche in 4500ft MSL und seitlich durch lotrechte Flächen begrenzt wird, deren Schnittlinien mit der Erdoberfläche wie folgt verlaufen:

vom Koordinatenpunkt	48°27'57.7310'' Nord	16°43'29.1101'' Ost
entlang des Radials R-10 FMD zum Koordinatenpunkt	48°18'09.3454'' Nord	16°40'53.3144'' Ost

und von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-12 FMD zum Koordinatenpunkt	48°09'01.1458'' Nord	16°55'17.0522'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°08'00.0000'' Nord	16°52'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°03'00.0000'' Nord	16°56'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°02'24.2288'' Nord	17°00'56.6452'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-16 FMD zum Koordinatenpunkt	47°54'18.5896'' Nord	16°21'59.5884'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°56'25.1076'' Nord	16°08'28.4006'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	48°15'05.0430'' Nord	16°07'36.4516'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°15'00.0000'' Nord	16°10'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'38.0000'' Nord	16°19'30.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'00.0000'' Nord	16°18'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'18.4988'' Nord	16°15'10.5135'' Ost
und von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	48°27'57.7310'' Nord	16°43'29.1101'' Ost

B. KONTROLLZONEN

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

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

Bezeichnung der Kontrollzone	Obere Begrenzung
1. Kontrollzone St. Gallen (CTR St. Gallen)	5500 ft
2. Kontrollzone Graz (CTR Graz)	7000 ft
3. Kontrollzone Innsbruck (CTR Innsbruck)	11000 ft
4. Kontrollzone Klagenfurt (CTR Klagenfurt)	7000 ft
5. Kontrollzone Linz (CTR Linz)	2500 ft
6. Kontrollzone Salzburg (CTR Salzburg)	7000 ft
7. Kontrollzone Wien (CTR Wien)	2500 ft

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

1. bei der Kontrollzone St. Gallen (CTR St. Gallen):

vom Koordinatenpunkt	47°32'56.0000'' Nord	09°31'36.0000'' Ost
entlang der deutsch-schweizerischen Staatsgrenze zum Koordinatenpunkt	47°32'21.0120'' Nord	09°33'49.4028'' Ost
Von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°31'37.4880'' Nord	09°37'13.1016'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'31.0000'' Nord	09°37'50.0000'' Ost
von diesem entlang eines Kreisbogens mit einem Radius von 1.91NM um den Koordinatenpunkt 47°29'40.0000'' Nord 09°37'08.0000'' zum Koordinatenpunkt	47°27'46.0000'' Nord	09°37'13.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'40.0000'' Nord	09°23'09.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'13.0000'' Nord	09°23'36.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'29.0000'' Nord	09°26'51.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'56.0000'' Nord	09°31'36.0000'' Ost

2. bei der Kontrollzone Graz (CTR Graz):

vom Koordinatenpunkt	47°07'15.0000'' Nord	15°34'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'05.0000'' Nord	15°39'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°43'40.0000'' Nord	15°21'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°00'07.7417'' Nord	15°16'34.2933'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'50.0000'' Nord	15°15'15.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'17.0747'' Nord	15°18'42.8954'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'15.0000'' Nord	15°34'00.0000'' Ost

3. bei der Kontrollzone Innsbruck (CTR Innsbruck):

vom Koordinatenpunkt	47°25'00.0000'' Nord	11°44'20.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'06.0000'' Nord	11°44'51.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'04.0000'' Nord	11°45'27.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°18'20.0000'' Nord	11°48'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'30.0000'' Nord	11°26'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°11'15.0000'' Nord	11°22'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'55.0000'' Nord	11°10'05.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'40.0000'' Nord	11°00'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'30.0000'' Nord	11°04'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'55.0000'' Nord	11°13'30.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'00.0000'' Nord	11°44'20.0000'' Ost

4. bei der Kontrollzone Klagenfurt (CTR Klagenfurt):

vom Koordinatenpunkt	46°45'40.0000'' Nord	14°12'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°40'33.0000'' Nord	14°37'17.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°40'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°32'20.0000'' Nord	14°36'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°32'47.0000'' Nord	14°34'27.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°35'19.0000'' Nord	14°22'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°38'00.0000'' Nord	14°08'40.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°45'40.0000'' Nord	14°12'00.0000'' Ost

5. bei der Kontrollzone Linz (CTR Linz):

vom Koordinatenpunkt	48°17'17.0000'' Nord	14°19'30.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°16'05.0000'' Nord	14°22'07.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°16'09.0000'' Nord	14°24'02.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°09'45.0000'' Nord	14°24'28.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°09'07.0000'' Nord	14°05'22.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°12'05.0000'' Nord	14°05'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°12'05.0000'' Nord	14°00'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°11'51.0000'' Nord	13°58'28.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°16'35.0000'' Nord	13°58'08.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'06.0000'' Nord	14°13'55.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'17.0000'' Nord	14°19'30.0000'' Ost

6. bei der Kontrollzone Salzburg (CTR Salzburg):

vom Koordinatenpunkt	48°08'00.0000'' Nord	12°47'36.9413'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°08'00.0000'' Nord	13°00'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°42'52.0000'' Nord	13°10'58.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'13.3178'' Nord	13°04'50.6849'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°43'20.5946'' Nord	13°00'46.4508'' Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'15.5300'' Nord	12°56'32.0493'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'33.6459'' Nord	12°56'00.1538'' Ost
und von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	48°08'00.0000'' Nord	12°47'36.9413'' Ost

7. bei der Kontrollzone Wien (CTR Wien):

vom Koordinatenpunkt	47°56'58.4139'' Nord	16°30'31.4579'' Ost
im Uhrzeigersinn entlang eines Kreisbogens 18,5 km (10 NM) um den Flugplatzbezugspunkt des Flughafens Wien-Schwechat (48°06'37.0000'' Nord, 16°34'11.0000'' Ost) bis zum Koordinatenpunkt	47°59'34.1241'' Nord	16°44'46.0925'' Ost
von diesem entlang des Radials R-145 FMD zum Koordinatenpunkt	47°58'27.5203'' Nord	16°45'55.1024'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'33.6235'' Nord	16°33'42.7598'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'01.5704'' Nord	16°31'40.3618'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°56'58.4139'' Nord	16°30'31.4579'' Ost

(4) Besondere Bestimmungen für Kontrollzonen

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

C. KOORDINATENSYSTEM

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

Anhang E**Zivile Luftraumbeschränkungsgebiete****I. Beschränkungsgebiete****1. Räumliche Begrenzung der Flugbeschränkungsgebiete**

(1) Unbeschadet sonstiger Rechtsvorschriften über Luftraumbeschränkungsgebiete werden als Flugbeschränkungsgebiete die im folgenden bezeichneten Lufträume festgelegt, die lateral und vertikal gemäß Abs. 2 begrenzt sind:

Bezeichnung des Flugbeschränkungsgebietes
1. Rheindelta (LO R 18)
2. Neusiedler-See (LO R 16)
3. Wien (LO R 15)
4. Seibersdorf (LO R 1)

(2)

2.1. Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta (LO R 18):

2.1.1 Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta (LO R 18):

- (1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta ist nur zulässig
- bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder
 - mit österreichischen Luftfahrzeugen, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
 - zum Zwecke des Abfluges und der Landung auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein, bei Einhaltung der allgemein aufgetragenen und in luftfahrtüblicher Weise verlautbarten oder im Einzelfall aufgetragenen An- und Abflugverfahren, jedoch nicht für Platzrunden zu Schulungszwecken oder
 - mit Bewilligung der Austro Control GmbH (Abs. 2).
- (2) Wenn öffentliche Interessen - insbesondere Interessen der Sicherheit der Luftfahrt oder Wildschutzinteressen - nicht entgegenstehen, hat die Austro Control GmbH auf Antrag Bewilligungen zum Durchflug (Abs. 1 lit. d) zu erteilen. Die Bewilligungen sind insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist.

2.1.2 Ausmaße des Flugbeschränkungsgebietes:

vom Schnittpunkt des Bodenseeuferes mit der österreichischen Bundesgrenze zur Schweiz (Rheinspitz)	47°30'00.3108'' Nord	09°33'40.7323'' Ost
entlang des Bodenseeuferes zum Rohrspitz	47°30'25.6500'' Nord	09°38'40.7700'' Ost
von dort geradlinig bis zur Einmündung des Neuen Rheins (linkes Rheinufer)	47°30'10.0300'' Nord	09°40'09.0600'' Ost
von dort entlang des linken Rheinuferes bis zum Schnittpunkt mit der Bundesgrenze zur Schweiz	47°26'56.8354'' Nord	09°39'32.6006'' Ost
und von dort entlang der Bundesgrenze zum Schnittpunkt des Bodenseeuferes mit der Bundesgrenze	47°30'00.3108'' Nord	09°33'40.7323'' Ost

Untere Begrenzung	Obere Begrenzung	Zeitliche Beschränkung
Erdboden	3300 ft MSL	permanent

2.2. Flugbeschränkungsgebiet Neusiedler-See (LO R 16):

2.2.1 Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Neusiedler-See (LO R 16):

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

- a) bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder
 - b) mit Luftfahrzeugen, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
 - c) mit Bewilligung der Austro Control GmbH (Abs. 2).
- (2) Wenn öffentliche Interessen - insbesondere Interessen der Sicherheit der Luftfahrt oder Wildschutzinteressen - nicht entgegenstehen, hat die Austro Control GmbH auf Antrag Bewilligungen zum Durchflug (Abs. 1 lit. d) zu erteilen. Die Bewilligungen sind insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist.

2.2.2 Ausmaße des Flugbeschränkungsgebietes:

vom Koordinatenpunkt	47°57'30.0000'' Nord	16°49'35.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'50.0000'' Nord	16°56'30.0000'' Ost
von diesem zum Koordinatenpunkt	47°43'30.0000'' Nord	16°56'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'16.0473'' Nord	16°54'45.9367'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°44'29.1219'' Nord	16°40'00.9135'' Ost
von diesem geradlinig bis zum Koordinatenpunkt	47°53'30.0000'' Nord	16°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig bis zum Koordinatenpunkt	47°56'20.0000'' Nord	16°44'35.0000'' Ost
und von diesem geradlinig bis zum Koordinatenpunkt	47°57'30.0000'' Nord	16°49'35.0000'' Ost
Untere Begrenzung		
Erdboden		
Obere Begrenzung		
1500 ft MSL		
Zeitliche Beschränkung		
1.Oktober bis 31.Juli		

2.3. Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15):

2.3.1 Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15):

- (1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien ist nur zulässig
- a) bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder
 - b) mit Luftfahrzeugen im Einsatz gemäß § 2 Abs. 1 lit. c des Wehrgesetzes, BGBI. Nr. 181/1955, in der geltenden Fassung, oder
 - c) mit Luftfahrzeugen, die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen, oder
 - d) wenn die Flugverkehrskontrollstelle (§ 72) aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt im Einzelfall den Flug gestattet, und zwar insbesondere auch bei Flügen zur Flugfunkvermessung oder zur Überprüfung von Flugsicherungsanlagen oder
 - e) mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr Ortszeit mit Luftfahrzeugen,
 - ea) die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
 - eb) mit denen auf einem im Flugbeschränkungsgebiet Wien gelegenen Flugplatz abgefliegen oder gelandet werden soll, soweit dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung erforderlich ist, oder
 - ec) die zwischen dem rechten Donauufer und dem äußeren Damm am linken Donauufer fliegen, oder
 - ed) die zu Zwecken eingesetzt sind, welche nicht dem bloßen Privatinteresse einzelner Personen dienen und die ansonsten nicht erreicht werden könnten (besonders Luftbild- und Messungsflüge gemäß § 130 des Luftfahrtgesetzes, Schauflüge im Rahmen von Unterrichtszwecken oder der Jugend- und Altenbetreuung), jedoch nur, soweit keine erheblichen Lärmschutzinteressen entgegenstehen, wobei das Flugbeschränkungsgebiet Wien - außer in unter lit. d zu subsumierenden Fällen auf dem Flugzweck entsprechend kürzesten Weg zu durchfliegen ist, wenn die Flughöhe weniger als 6000 ft über Grund beträgt.

- (2) Wenn es die Wetterlage und die Verkehrslage zulassen und Gründe der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen, ist auf dem Flughafen Wien-Schwechat in der Richtung nach Westen beziehungsweise nach Norden zu landen.
- (3) Im Flugbeschränkungsgebiet Wien sind Sichtflüge nur unter Einhaltung der gemäß Anhang D, Abschnitt B Abs. 4, mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen aufgetragenen Verfahren zulässig.
- (4) Im Flugbeschränkungsgebiet Wien sind Luftfahrzeuge, die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln anfliegen und sich bereits in der Anflugrichtung zum Flugplatz befinden, in einem möglichst gleichmäßigen Sinkflug zu führen, soweit keine anders lautende Freigabe erteilt wurde oder zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes des Luftfahrzeuges etwas anderes erforderlich ist.

2.3.2 Ausmaße des Flugbeschränkungsgebietes:

vom Koordinatenpunkt	48°16'20.0000'' Nord	16°17'40.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'00.0000'' Nord	16°23'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°17'00.0000'' Nord	16°29'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°12'00.0000'' Nord	16°33'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°10'00.0000'' Nord	16°29'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°08'15.0000'' Nord	16°24'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°09'30.0000'' Nord	16°13'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°16'20.0000'' Nord	16°17'40.0000'' Ost

Untere Begrenzung	Obere Begrenzung	Zeitliche Beschränkung
Erdboden	Flugfläche 100	permanent

2.4. Flugbeschränkungsgebiet Seibersdorf (LO R 1):

2.4.1 Flugbeschränkungen im Flugbeschränkungsgebiet Seibersdorf (LO R 1):

- (1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Seibersdorf ist nur zulässig bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen.

2.4.2 Ausmaße des Flugbeschränkungsgebietes:

vom Koordinatenpunkt	47°58'13.6100'' Nord	16°30'29.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°58'34.0600'' Nord	16°30'54.2800'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°58'46.1300'' Nord	16°30'35.7400'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°58'30.8500'' Nord	16°30'05.1400'' Ost
und von diesem geradlinig bis zum Ausgangspunkt	47°58'13.6100'' Nord	16°30'29.0000'' Ost

Untere Begrenzung	Obere Begrenzung	Zeitliche Beschränkung
Erdboden	1500 ft MSL	permanent

7. Koordinatensystem

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

Anhang F**Übungs- und Erprobungsbereiche****I. Übungsbereiche und Übungsflüge****1. Übungsbereiche**

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

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

(3) Übungsbereiche werden nach unten durch die Erdoberfläche, nach oben durch die Flugfläche 195 und seitlich durch lotrechte Zylindermantelflächen mit Radien von 8 km - bezogen auf den jeweiligen Flugplatzbezugspunkt - begrenzt. Dies gilt nur innerhalb des österreichischen Bundesgebietes.

2. Übungsflüge

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

3. Durchführung von Übungsflügen

(1) Übungsflüge innerhalb kontrollierter Lufträume sind nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 72) zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit von kontrollierten Flügen und von Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr nicht gefährdet wird. Sie ist insoweit befristet, bedingt, mit Auflagen oder gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Im Flugplatzbereich von nichtkontrollierten Flugplätzen sind Übungsflüge nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.

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

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

(4) Fluggäste dürfen bei Übungsflügen nicht mitgenommen werden.

II. Erprobungsbereiche und Erprobungsflüge**1. Erprobungsbereiche**

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

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

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

1. Beim Erprobungsbereich Friesach:

vom Koordinatenpunkt	46°55'16.0000'' Nord	14°32'15.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°41'58.0000'' Nord	14°30'23.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°44'26.0000'' Nord	14°18'06.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°56'05.0000'' Nord	14°19'42.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°55'16.0000'' Nord	14°32'15.0000'' Ost

2. Beim Erprobungsbereich Hohenems:

vom Koordinatenpunkt	47°20'49.0000'' Nord	09°47'23.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'05.8006'' Nord	09°36'10.2414'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	47°20'45.2260'' Nord	09°35'59.7371'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°20'49.0000'' Nord	09°47'23.0000'' Ost

3. Beim Erprobungsbereich Linz-Wels-Hofkirchen:

vom Koordinatenpunkt	48°07'40.0000'' Nord	14°30'01.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°59'11.0000'' Nord	14°30'37.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°57'56.0000'' Nord	13°54'53.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°06'25.0000'' Nord	13°54'10.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°07'40.0000'' Nord	14°30'01.0000'' Ost

4. Beim Erprobungsbereich Weiz-Fürstenfeld-Punitz:

vom Koordinatenpunkt	47°12'39.0000'' Nord	16°16'06.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'02.0000'' Nord	16°22'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	16°05'36.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'12.0000'' Nord	15°37'43.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°14'18.0000'' Nord	15°42'10.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'29.0000'' Nord	16°04'42.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'39.0000'' Nord	16°16'06.0000'' Ost

5. Beim Erprobungsbereich Wr. Neustadt:

vom Koordinatenpunkt	47°46'25.0000'' Nord	16°16'58.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'10.0000'' Nord	16°16'02.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'43.0000'' Nord	15°50'09.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'55.0000'' Nord	16°09'41.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'25.0000'' Nord	16°16'58.0000'' Ost

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

1.	Erprobungsbereich Flughafen Graz
2.	Erprobungsbereich Flughafen Innsbruck
3.	Erprobungsbereich Flughafen Linz
4.	Erprobungsbereich Flughafen Klagenfurt
5.	Erprobungsbereich Flughafen Salzburg
6.	Erprobungsbereich Flughafen Wien

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

2. Erprobungsflüge

(1) Erprobungsflüge im Sinne dieses Anhanges sind auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen bewilligte oder zulässige Flüge, bei denen Zivilluftfahrzeuge zur Feststellung ihres Betriebsverhaltens oder des Betriebsverhaltens von eingebautem Luftfahrtgerät bei verschiedenen Flugzuständen im Fluge verwendet werden, ohne bereits alle anwendbaren Lufttüchtigkeitsanforderungen zu erfüllen.

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

3. Durchführung von Erprobungsflügen

(1) Erprobungsflüge innerhalb kontrollierter Lufträume sind unbeschadet anderer Bestimmungen nur zulässig, wenn die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 72) zugestimmt hat. Diese Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit von kontrollierten Flügen und von Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr nicht gefährdet wird. Sie ist insoweit befristet, bedingt mit Auflagen oder gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Im Flugplatzbereich von nichtkontrollierten Flugplätzen sind Erprobungsflüge nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.

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

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

(4) Fluggäste dürfen bei Erprobungsflügen nicht mitgenommen werden.

4. Meldungen über Erprobungsflüge

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

1. vor Beginn jedes Erprobungsfluges

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

2. die Beendigung jedes Erprobungsfluges.

(2) Führt ein Pilot am selben Tag mehrere Erprobungsflüge durch, so können die gemäß Abs. 3 in Betracht kommenden Stellen zulassen, dass die gemäß Abs. 1 erforderliche Meldung nur vor Beginn des ersten und nach Beendigung des letzten Erprobungsfluges dieses Tages abgegeben werden, sofern hiedurch die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet erscheint.

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

- a) an die Meldestelle für Flugverkehrsdienste des Abflugplatzes oder - wenn sich am Flugplatz keine solche Meldestelle im Dienst befindet - an den für den Flugbetrieb am Abflugplatz Verantwortlichen, und
- b) bei Erprobungsflügen innerhalb kontrollierter Lufträume, gegebenenfalls außerdem an die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle (§ 72).

Anhang G**Militärisch reservierte Bereiche**

Die Begrenzungen der militärisch reservierten Bereiche werden wie folgt festgelegt:

A. Militärische Nahkontrollbezirke (MTMA):**1. Militärischer Nahkontrollbezirk Tulln-West (MTMA Tulln-West)**

vom Koordinatenpunkt	48°40'18.4362'' Nord	16°28'24.8642'' Ost
entlang des Radials R-350 FMD zum Koordinatenpunkt	48°35'48.7098'' Nord	16°29'43.6637'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost
von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°09'44.6919'' Nord	15°38'18.5162'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-40 FMD zum Koordinatenpunkt	48°14'39.5926'' Nord	15°39'21.6254'' Ost
von diesem entlang des Radials R-280 FMD zum Koordinatenpunkt	48°15'16.5684'' Nord	15°34'54.0315'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-43 FMD zum Koordinatenpunkt	48°40'16.9074'' Nord	15°58'13.9862'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°40'18.4362'' Nord	16°28'24.8642'' Ost
Obergrenze: 5500 ft MSL		
Untergrenze: 2500 ft MSL, jedoch mindestens 1000 ft GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebarn		

2. Militärischer Nahkontrollbezirk Tulln-Mitte (MTMA Tulln-Mitte)

vom Koordinatenpunkt	48°35'48.7098'' Nord	16°29'43.6637'' Ost
entlang des Radials R-350 FMD zum Koordinatenpunkt	48°27'57.6169'' Nord	16°32'00.7257'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	48°13'45.6702'' Nord	16°06'49.6930'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°08'52.5061'' Nord	15°54'13.0630'' Ost
von diesem entlang des Radials R-275 FMD zum Koordinatenpunkt	48°08'56.1436'' Nord	15°53'08.0693'' Ost
von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-30 FMD zum Koordinatenpunkt	48°35'48.7098'' Nord	16°29'43.6637'' Ost
Obergrenze: 4500 ft MSL		
Untergrenze: 2500 ft MSL, jedoch mindestens 1000 ft GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebarn		

3. Militärischer Nahkontrollbezirk Tulln-Ost (MTMA Tulln-Ost)

vom Koordinatenpunkt	48°27'57.6169'' Nord	16°32'00.7257'' Ost
entlang des Radials R-350 FMD zum Koordinatenpunkt	48°22'03.3431'' Nord	16°33'35.1620'' Ost
von diesem entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-16 FMD zum Koordinatenpunkt	48°18'35.3598'' Nord	16°22'25.8448'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'38.0000'' Nord	16°19'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°13'45.6702'' Nord	16°06'49.6930'' Ost
und von diesem im Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	48°27'57.6169'' Nord	16°32'00.7257'' Ost

Obergrenze: 3500 ft MSL
Untergrenze: 2500 ft MSL
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebarn

4. Militärischer Nahkontrollbezirk Zeltweg (MTMA Zeltweg)

vom Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'00.0000'' Nord	15°08'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°48'30.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°45'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	13°56'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'23.0000'' Nord	14°09'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°24'20.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
Obergrenze: FL 125		
Untergrenze: 7500 ft MSL jedoch mindestens 1000 ft GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

5. Militärischer Nahkontrollbezirk Zeltweg-Mitte (MTMA Zeltweg-Mitte)

vom Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'07.5900'' Nord	15°05'30.4471'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
Obergrenze: FL 125		
Untergrenze: 9000 ft MSL jedoch mindestens 1000 ft GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

6. Militärischer Nahkontrollbezirk Zeltweg-Ost (MTMA Zeltweg-Ost)

vom Koordinatenpunkt	47°27'07.5900'' Nord	15°05'30.4471'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'30.4631'' Nord	15°24'46.5806'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'49.0000'' Nord	15°22'36.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'07.5900'' Nord	15°05'30.4471'' Ost
Obergrenze: FL 125		
Untergrenze: 9500 ft MSL jedoch mindestens 1000 ft GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

B. Militärische Kontrollzonen (MCTR):

1. Militärische Kontrollzone Tulln (MCTR Tulln)

vom Koordinatenpunkt	48°24'00.0000'' Nord	15°59'30.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°22'00.0000'' Nord	16°18'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°18'38.0000'' Nord	16°19'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°15'00.0000'' Nord	16°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°15'45.0000'' Nord	15°47'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°21'00.0000'' Nord	15°44'38.0000'' Ost

und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°24'00.0000'' Nord	15°59'30.0000'' Ost
Obergrenze: 2500 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Langenlebarn		

2. Militärische Kontrollzone Zeltweg (MCTR Zeltweg)

vom Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'30.0000'' Nord	14°44'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'45.0000'' Nord	14°24'15.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'20.0000'' Nord	14°23'40.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
Obergrenze: 8000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

C. Militärische Flugplatzverkehrszonen (MATZ)

1. Militärische Flugplatzverkehrszone Aigen-Süd (MATZ Aigen-Süd)

vom Koordinatenpunkt	47°33'47.9100'' Nord	14°12'03.2500'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'20.0000'' Nord	14°12'25.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'09.0000'' Nord	14°12'16.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°29'24.0000'' Nord	14°05'56.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'10.0000'' Nord	14°04'56.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'38.1800'' Nord	14°04'56.8100'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'57.0000'' Nord	14°06'57.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'38.0000'' Nord	14°07'26.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'57.0000'' Nord	14°09'23.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'21.0000'' Nord	14°09'48.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'49.0000'' Nord	14°11'28.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'47.9100'' Nord	14°12'03.2500'' Ost
Obergrenze: 5000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Aigen		

2. Militärische Flugplatzverkehrszone Aigen-Nord (MATZ Aigen-Nord)

vom Koordinatenpunkt	47°34'37.0000'' Nord	14°11'25.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'47.9100'' Nord	14°12'03.2500'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'49.0000'' Nord	14°11'28.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°33'21.0000'' Nord	14°09'48.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'57.0000'' Nord	14°09'23.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'38.0000'' Nord	14°07'26.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'57.0000'' Nord	14°06'57.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'38.1800'' Nord	14°04'56.8100'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'54.0000'' Nord	14°04'59.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'37.0000'' Nord	14°11'25.0000'' Ost
Obergrenze: 4000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Aigen		

3. Militärische Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt I (MATZ Wiener Neustadt I)

vom Koordinatenpunkt	47°53'02.0000'' Nord	16°11'47.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'37.0000'' Nord	16°13'13.2000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'37.1000'' Nord	16°14'38.6000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'49.9507'' Nord	16°14'28.8875'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'32.0000'' Nord	16°14'00.5000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'25.0000'' Nord	16°09'49.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'02.0000'' Nord	16°08'39.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'58.6201'' Nord	16°11'41.7007'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'02.0000'' Nord	16°11'47.0000'' Ost
Obergrenze: 4500 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Wiener Neustadt		

4. Militärische Flugplatzverkehrszone Wiener Neustadt II (MATZ Wiener Neustadt II)

vom Koordinatenpunkt	47°52'58.6201'' Nord	16°11'41.7007'' Ost
entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-22 FMD zum Koordinatenpunkt	47°50'49.9507'' Nord	16°14'28.8875'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'32.0000'' Nord	16°14'00.5000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'25.0000'' Nord	16°09'49.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'02.0000'' Nord	16°08'39.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'58.6201'' Nord	16°11'41.7007'' Ost
Obergrenze: 6500 ft MSL		
Untergrenze: 4500 ft MSL		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Wiener Neustadt		

D. Militärische Trainingsgebiete (MTA):**1. Schober (SHR)**

vom Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'55.9336'' Nord	13°58'03.7530'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°23'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000'' Nord	14°32'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	14°44'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'00.0000'' Nord	15°08'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'31.0531'' Nord	14°37'11.1925'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'55.6283'' Nord	14°27'38.2573'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	13°56'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'30.0000'' Nord	13°36'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'48.0000'' Nord	13°29'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'49.0000'' Nord	13°24'18.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000'' Nord	13°18'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000'' Nord	13°19'04.0000'' Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'13.7617'' Nord	13°19'27.7360'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
Obergrenze: FL 245		
Untergrenze: 10500 ft MSL, jedoch mindestens 1000 ft GND		

2. Ischl (ISH)

vom Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'41.1162'' Nord	14°24'33.4116'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'40.8328'' Nord	14°53'12.2366'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°23'23.4026'' Nord	14°46'45.9421'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'28.9286'' Nord	13°25'31.5801'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°40'34.6686'' Nord	13°17'47.8215'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000'' Nord	13°19'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'13.7617'' Nord	13°19'27.7360'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
Obergrenze: upper state boundary (USB)		
Untergrenze: FL 125		

3. Pyhrn (PYR)

vom Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'41.1162'' Nord	14°24'33.4116'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'40.8328'' Nord	14°53'12.2366'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'08.4366'' Nord	14°16'04.3297'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°20'51.4545'' Nord	13°43'23.1704'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'19.6326'' Nord	13°33'26.0533'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'33.7176'' Nord	13°26'24.1149'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°40'34.6686'' Nord	13°17'47.8215'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000'' Nord	13°19'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'13.7617'' Nord	13°19'27.7360'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
Obergrenze: USB		
Untergrenze: FL 125		

4. Tauern-Nord (TAN)

vom Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'41.1162'' Nord	14°24'33.4116'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'24.7249'' Nord	14°45'52.5670'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'53.4032'' Nord	15°30'41.3487'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'21.0518'' Nord	15°27'04.2343'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'08.4366'' Nord	14°16'04.3297'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°20'51.4545'' Nord	13°43'23.1704'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'19.6326'' Nord	13°33'26.0533'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'33.7176'' Nord	13°26'24.1149'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°40'34.6686'' Nord	13°17'47.8215'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000'' Nord	13°19'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'13.7617'' Nord	13°19'27.7360'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost

Obergrenze: FL 325 Untergrenze: FL 125

5. Tauern-Mitte (TAM)

vom Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°23'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°47'00.0000'' Nord	14°43'25.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'30.0000'' Nord	15°00'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'00.0000'' Nord	15°17'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000'' Nord	15°20'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	14°44'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000'' Nord	14°32'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°23'00.0000'' Ost
Obergrenze: FL 245 Untergrenze: FL 125		

6. Hochschwab (HSW)

vom Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.9365'' Nord	15°30'44.1872'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°49'02.8112'' Nord	15°34'35.5403'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'21.0518'' Nord	15°27'04.2343'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'07.5900'' Nord	15°05'30.4471'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°32'30.0000'' Nord	15°00'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°47'00.0000'' Nord	14°43'25.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°40'00.0000'' Ost
Obergrenze: FL 245 Untergrenze: 10500 ft MSL, jedoch mindestens 1000 ft GND		

7. Hochschwab-Hoch (HSH)

vom Koordinatenpunkt	47°51'41.1162'' Nord	14°24'33.4116'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'24.7249'' Nord	14°45'52.5670'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.9365'' Nord	15°30'44.1872'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°49'02.8112'' Nord	15°34'35.5403'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'21.0518'' Nord	15°27'04.2343'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'40.8328'' Nord	14°53'12.2366'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'41.1162'' Nord	14°24'33.4116'' Ost
Obergrenze: FL 265 Untergrenze: FL 125		

8. Glockner (GLK)

vom Koordinatenpunkt	47°28'02.3314'' Nord	12°20'40.1415'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'15.3675'' Nord	12°51'20.4799'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°25'38.6588'' Nord	13°02'35.3662'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'40.8090'' Nord	13°16'25.5312'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°01'29.8872'' Nord	13°31'32.9868'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°51'27.4108'' Nord	12°45'35.4537'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'10.2932'' Nord	12°21'04.8135'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'02.3314'' Nord	12°20'40.1415'' Ost
Obergrenze: FL 305		
Untergrenze: FL 185		

9. Koralpe (KOP)

vom Koordinatenpunkt	47°07'14.8298'' Nord	14°47'14.0683'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'03.1298'' Nord	15°14'40.8599'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°57'06.6323'' Nord	15°21'49.7699'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°39'23.2848'' Nord	15°08'03.6697'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°32'58.3642'' Nord	14°49'54.7829'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°36'54.3112'' Nord	14°39'52.8721'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'56.5240'' Nord	14°11'36.1472'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'14.8298'' Nord	14°47'14.0683'' Ost
Obergrenze: FL 305		
Untergrenze: FL 145		

10. Obdach (OBD)

vom Koordinatenpunkt	47°01'57.3242'' Nord	14°21'18.9715'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°55'05.5028'' Nord	15°20'15.1265'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°39'23.2848'' Nord	15°08'03.6697'' Ost
von diesem entlang der Bundesgrenze zum Koordinatenpunkt	46°32'58.3642'' Nord	14°49'54.7829'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°36'54.3112'' Nord	14°39'52.8721'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'56.5240'' Nord	14°11'36.1472'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°01'57.3242'' Nord	14°21'18.9715'' Ost
Obergrenze: USB		
Untergrenze: FL 145		

11. Erlauf (ERL)

vom Koordinatenpunkt	47°51'24.7249'' Nord	14°45'52.5670'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.9365'' Nord	15°30'44.1872'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°49'02.8112'' Nord	15°34'35.5403'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'53.4032'' Nord	15°30'41.3487'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'24.7249'' Nord	14°45'52.5670'' Ost
Obergrenze: FL 265		
Untergrenze: FL 125		

12. Schober-Nord (SHN)

vom Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'55.9336'' Nord	13°58'03.7530'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°50'00.0000'' Nord	14°23'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°41'30.0000'' Nord	14°32'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	14°44'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°24'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'23.0000'' Nord	14°09'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	13°56'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'30.0000'' Nord	13°36'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°34'48.0000'' Nord	13°29'41.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°39'49.0000'' Nord	13°24'18.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°45'00.0000'' Nord	13°18'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°46'28.0000'' Nord	13°19'04.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°48'13.7617'' Nord	13°19'27.7360'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'04.8072'' Nord	13°30'56.1521'' Ost
Obergrenze: FL 245		
Untergrenze: 10500ft MSL, jedoch mindestens 1000 ft GND		

13. Schober-Süd (SHS)

vom Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°24'20.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°47'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°58'00.0000'' Nord	15°08'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°47'31.0531'' Nord	14°37'11.1925'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°46'55.6283'' Nord	14°27'38.2573'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°59'00.0000'' Nord	14°12'45.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	13°56'50.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'23.0000'' Nord	14°09'41.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°26'30.0000'' Nord	14°24'20.0000'' Ost
Obergrenze: FL 245		
Untergrenze: FL 125		

14. Kapfenberg (KAP)

vom Koordinatenpunkt	47°27'07.5900'' Nord	15°05'30.4471'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'21.0518'' Nord	15°27'04.2343'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	15°26'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'49.0000'' Nord	15°22'36.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000'' Nord	15°20'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'00.0000'' Nord	15°17'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'07.5900'' Nord	15°05'30.4471'' Ost
Obergrenze: FL 165		
Untergrenze: FL 125		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

15. Zeltweg-Mitte (ZEM)

vom Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'00.0000'' Nord	15°17'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000'' Nord	15°20'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°05'00.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°17'00.0000'' Nord	14°58'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'09.0000'' Nord	14°56'13.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
Obergrenze: FL 125		
Untergrenze: 7000 ft MSL, jedoch mindestens 1000 ft GND		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

16. Zeltweg-Ost (ZEO)

vom Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°19'49.0000'' Nord	15°22'36.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000'' Nord	15°20'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°16'00.0000'' Nord	15°17'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°24'52.0000'' Nord	15°07'49.0000'' Ost
Obergrenze: FL 125		
Untergrenze: 9500 ft MSL		
Örtlich zuständige Militärflugleitung: Militärflugleitung Zeltweg		

Anhang H**Militärische Luftraumbeschränkungen sowie militärische Übungs- und Erprobungsbereiche****A. Militärische Flugbeschränkungsgebiete**

Die Begrenzungen der militärischen Flugbeschränkungsgebiete werden wie folgt festgelegt:

1. Flugbeschränkungsgebiet Felixdorf

(1) Teilgebiet A (LO R 2 A):

vom Koordinatenpunkt	47°56'08.7359'' Nord	16°20'02.5143'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'44.4353'' Nord	16°21'53.9671'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'20.2873'' Nord	16°22'02.6428'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'16.6769'' Nord	16°20'56.4745'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°51'53.4327'' Nord	16°18'40.9523'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°52'51.1129'' Nord	16°16'52.8462'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'29.4121'' Nord	16°16'49.4658'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'10.8089'' Nord	16°15'12.4798'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'36.8082'' Nord	16°15'05.8372'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'13.6836'' Nord	16°16'17.7411'' Ost
und von diesem geradlinig bis zum Koordinatenpunkt	47°56'08.7359'' Nord	16°20'02.5143'' Ost
Obergrenze: 1200 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: permanent		

(2) Teilgebiet B (LO R 2 B):

vom Koordinatenpunkt	47°56'08.7359'' Nord	16°20'02.5143'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'44.4353'' Nord	16°21'53.9671'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'20.2873'' Nord	16°22'02.6428'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'16.6769'' Nord	16°20'56.4745'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'29.4121'' Nord	16°16'49.4658'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'13.6836'' Nord	16°16'17.7411'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°56'08.7359'' Nord	16°20'02.5143'' Ost
Obergrenze: FL 200		
Untergrenze: 1200 ft MSL		
Zeitliche Beschränkung:		
1. Bis 2500 ft MSL Montag bis Freitag 0800 bis 1700,		
2. Montag bis Freitag 1700 bis 0800 Uhr sowie Samstag und Sonntag 0000 bis 2400 Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise,		
3. Über 2500ft MSL jedenfalls nur nach erfolgter Koordination zwischen den zivilen und militärischen Flugverkehrskontrollstellen		

(3) Teilgebiet C (LO R 2 C):

vom Koordinatenpunkt	47°54'13.6836'' Nord	16°16'17.7411'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'29.4121'' Nord	16°16'49.4658'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'10.8089'' Nord	16°15'12.4798'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'36.8082'' Nord	16°15'05.8372'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'13.6836'' Nord	16°16'17.7411'' Ost
Obergrenze: FL 200		
Untergrenze: 1200 ft MSL		

Zeitliche Beschränkung:

1. Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise
2. Nach erfolgter Koordination zwischen den zivilen und militärischen Flugverkehrskontrollstellen

(4) Im aktivierten Luftraum nach Abs. 1 bis 3 ist der Ein-, Aus- und Durchflug oder Betrieb von Luftfahrtgerät nur zulässig

1. mit Militärluftfahrzeugen oder anderen Luftfahrzeugen, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, und
2. für andere Flüge mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport.

(5) In den Fällen des Abs. 4 Z 2 ist die Bewilligung zu erteilen, wenn durch den jeweils in Betracht kommenden Flug Interessen der Landesverteidigung nicht berührt werden. Diese Bewilligung kann, soweit dies im Interesse der Landesverteidigung erforderlich ist, mit Bedingungen oder Auflagen verbunden oder befristet erteilt werden.

2. Flugbeschränkungsgebiet Zeltweg

(1) Gebiet LO R 3:

Seitliche Begrenzung (Radius um den Koordinatenpunkt 47°12'00.0000'' Nord 14°45'06.0000'' Ost):	0,25NM
Obergrenze: 3000 ft MSL Untergrenze: GND	
Zeitliche Beschränkung: außerhalb der Dienstzeit der Militärflugleitung Zeltweg	

(2) Im Luftraum nach Abs. 1 ist der Ein-, Aus- und Durchflug oder Betrieb von Luftfahrtgerät nur zulässig mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport.

B Militärische Gefahrenggebiete

Die Begrenzungen der militärischen Gefahrenggebiete werden wie folgt festgelegt:

1. LO D 21 LIZUM

vom Koordinatenpunkt	47°13'30.0000'' Nord	11°37'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'00.0000'' Nord	11°40'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°09'30.0000'' Nord	11°41'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°07'30.0000'' Nord	11°39'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	11°36'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'20.0000'' Nord	11°34'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°12'00.0000'' Nord	11°35'20.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°13'30.0000'' Nord	11°37'00.0000'' Ost
Obergrenze: 21000 ft MSL Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Montag bis Freitag (ausgenommen gesetzliche Feiertage)		
Art der Gefahr: Artillerieschießen,		

2. LO D 22 HOCHFILZEN

vom Koordinatenpunkt	47°31'30.0000'' Nord	12°36'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'00.0000'' Nord	12°43'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'00.0000'' Nord	12°41'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'30.0000'' Nord	12°37'30.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'30.0000'' Nord	12°36'00.0000'' Ost

Obergrenze: 14000 ft MSL
Untergrenze: GND
Zeitliche Beschränkung: Montag bis Freitag (ausgenommen gesetzliche Feiertage)
Art der Gefahr: Artillerieschießen

3. LO D 23 AUALM

vom Koordinatenpunkt	47°30'50.0000'' Nord	13°17'55.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'50.0000'' Nord	13°26'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'12.0000'' Nord	13°20'52.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°28'35.0000'' Nord	13°16'10.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°30'50.0000'' Nord	13°17'55.0000'' Ost
Obergrenze: 11000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Montag bis Freitag (ausgenommen gesetzliche Feiertage)		
Art der Gefahr: Boden – Bodenschießen		

4. LO D 24A SEETALERLPE

vom Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°38'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'00.0000'' Nord	14°38'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'35.0000'' Nord	14°41'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'00.0000'' Nord	14°35'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
Obergrenze: 21000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Montag bis Freitag (ausgenommen gesetzliche Feiertage)		
Art der Gefahr: Artillerieschießen, Luft-Boden-Schießen		

5. LO D 24B SEETALERLPE

vom Koordinatenpunkt	47°10'30.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'30.0000'' Nord	14°36'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°36'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'30.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
Obergrenze: 21000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		
Art der Gefahr: Artillerieschießen		

6. LO D 24C SEETALERLPE

vom Koordinatenpunkt	47°10'10.0000'' Nord	14°43'30.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°06'00.0000'' Nord	14°38'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°38'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°36'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°10'10.0000'' Nord	14°43'30.0000'' Ost
Obergrenze: 21000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		
Art der Gefahr: Artillerieschießen		

7. LO D 24D SEETALERALPE

vom Koordinatenpunkt	47°04'35.0000'' Nord	14°41'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°01'30.0000'' Nord	14°43'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'00.0000'' Nord	14°35'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°04'35.0000'' Nord	14°41'30.0000'' Ost
Obergrenze: 21000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		
Art der Gefahr: Artillerieschießen		

8. LO D 24E SEETALERALPE

vom Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'00.0000'' Nord	14°35'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°02'00.0000'' Nord	14°27'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°08'00.0000'' Nord	14°30'00.0000'' Ost
Obergrenze: 21000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		
Art der Gefahr: Artillerieschießen		

9. LO D 25A ALLENTSTEIG

vom Koordinatenpunkt	48°45'30.0000'' Nord	15°11'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°44'30.0000'' Nord	15°22'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°41'35.0000'' Nord	15°31'25.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°37'30.0000'' Nord	15°33'55.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°35'30.0000'' Nord	15°27'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°36'30.0000'' Nord	15°10'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°43'30.0000'' Nord	15°05'00.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°45'30.0000'' Nord	15°11'00.0000'' Ost
Obergrenze: 47000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Montag bis Sonntag		
Art der Gefahr: Artillerieschießen, Boden – Luftschießen, Luft – Bodenschießen		

10. LO D 25B ALLENTSTEIG

vom Koordinatenpunkt	48°41'35.0000'' Nord	15°31'25.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°40'00.0000'' Nord	15°36'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°36'00.0000'' Nord	15°39'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°35'30.0000'' Nord	15°27'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°37'30.0000'' Nord	15°33'55.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°41'35.0000'' Nord	15°31'25.0000'' Ost
Obergrenze: 3000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		
Art der Gefahr: Boden – Bodenschießen		

11. LO D 26 BRUCK

vom Koordinatenpunkt	48°01'00.0000'' Nord	16°47'00.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°59'30.0000'' Nord	16°51'30.0000'' Ost

von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°57'30.0000'' Nord	16°49'35.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°56'20.0000'' Nord	16°44'35.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°58'40.0000'' Nord	16°41'00.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°00'30.0000'' Nord	16°43'20.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°01'00.0000'' Nord	16°47'00.0000'' Ost
Obergrenze: 2500 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Montag bis Samstag		
Art der Gefahr: Boden - Bodenschießen		

12. LO D 27 GLAINACH

vom Koordinatenpunkt	46°32'40.0000'' Nord	14°19'45.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°32'25.0000'' Nord	14°20'40.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°31'30.0000'' Nord	14°20'30.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°31'45.0000'' Nord	14°19'30.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	46°32'40.0000'' Nord	14°19'45.0000'' Ost
Obergrenze: 5600 ft MSL		
Untergrenze: MSL		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		
Art der Gefahr: Boden - Bodenschießen		

13. LO D 28 MARWIESEN

Kreis, Radius 1 NM um den Koordinatenpunkt	46°41'00.0000'' Nord	13°38'00.0000 Ost
Obergrenze: 5900 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		
Art der Gefahr: Boden - Bodenschießen		

14. LO D 29 DACHSTEIN

vom Koordinatenpunkt	47°31'59.0000'' Nord	13°38'15.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'14.0000'' Nord	13°43'54.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'42.0000'' Nord	13°42'46.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°27'59.0000'' Nord	13°38'28.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°31'59.0000'' Nord	13°38'15.0000'' Ost
Obergrenze: 21000 ft MSL		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		
Art der Gefahr: Boden - Bodenschießen		

C. Militärische Übungs- und Erprobungsbereiche

Über die militärisch reservierten Bereiche nach § 71 Abs. 1 LVR 2010 hinaus werden militärische Erprobungsbereiche mit folgenden Begrenzungen festgelegt:

1. Militärischer Erprobungsbereich Felixdorf

vom Koordinatenpunkt	47°56'08.7359'' Nord	16°20'02.5143'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'44.4353'' Nord	16°21'53.9671'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°55'20.2873'' Nord	16°22'02.6428'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'16.6769'' Nord	16°20'56.4745'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°53'29.4121'' Nord	16°16'49.4658'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°54'13.6836'' Nord	16°16'17.7411'' Ost

und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	47°56'08.7359'' Nord	16°20'02.5143'' Ost
Obergrenze: FL 200		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		

2. Militärischer Erprobungsbereich Allentsteig

vom Koordinatenpunkt	48°41'46.0000'' Nord	15°22'49.0000'' Ost
geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°40'41.0000'' Nord	15°26'34.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°38'20.0000'' Nord	15°24'57.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°37'59.0000'' Nord	15°12'53.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°39'55.0000'' Nord	15°13'20.0000'' Ost
von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°40'21.0000'' Nord	15°20'32.0000'' Ost
und von diesem geradlinig zum Koordinatenpunkt	48°41'46.0000'' Nord	15°22'49.0000'' Ost
Obergrenze: FL 200		
Untergrenze: GND		
Zeitliche Beschränkung: Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise		

Die näheren Bestimmungen über die Durchführung von militärischen Übungs- und Erprobungsflügen in den Bereichen gemäß diesem Abschnitt sind durch den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport festzulegen.