



**Österreichischer Aero Club, A-1040 Wien, Prinz Eugen Str. 12,
Tel: 01/5051028, Fax: 01/5057923, fallmann.gabriela@aeroclub.at , www.aeroclub.at**

Wien, 01.10.2009/FG
ZVR Zahl: 770691831

An das
BMVIT
Luftfahrtrecht und Flugsicherung – II/L1
Radetzkystr. 2
1030 Wien

Betreff: GZ: 58.520/0012-II/L1;
Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung des BMVIT – Luftverkehrsregeln 2010 – LVR
2010

Werte Damen und Herren!

Der Österreichische Aero Club bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes einer
Verordnung betreffend LVR-2010 und äußert sich hiezu innerhalb offener Frist des
Begutachtungsverfahrens mit nachfolgender

STELLUNGNAHME

Zu 1. Hauptstück – Allgemeine Bestimmungen

§ 2, Pkt. 4 Abänderung:....(Transponder Mandatory Zone – TMA) Auf: ...(Transponder
Mandatory Zone – TMZ)

Zu 2. Hauptstück – Allgemeine Luftverkehrsregeln – 1. Abschnitt – Allgemeines – Betrieb
von LFZ und Luftfahrtgerät

§ 3(4) VORSCHLAG:

4. Segelflugzeuge mit Klapptriebwerk sollten in den Erläuterungen als nicht kraftangetriebene
Luftfahrzeuge beschrieben werden, solange diese den Motor nur für einen kurzen Teil des Fluges,
wie z.B. die Verhinderung einer Außenlandung und das Finden eines Thermikanschlusses,
verwenden.

Dies entspricht auch den EASA Begriffsbestimmungen.

Zu 9. Hauptstück – Mil. reserv. Bereiche, milit. Luftraumbeschränkungen sowie milit.
Übungs – und Erprobungsbereiche – Art der Luftraumreservierung

§ 68 (2) ABÄNDERUNG u. ERWEITERUNG

Richtig wäre:

In militärisch reservierten Bereichen ist die Freigabepflicht für einen Ein-, Aus- und Durchflug mit
Zivilluftfahrzeugen durch die aktive Luftraumklassifizierung gemäß § 69 geregelt. Eine Freigabe erfolgt
durch die zuständige Militärflugleitung.

ALTERNATIVE

Oder im Anhang G werden unter D. die Untergrenzen der MTAs SHR, SHN, HSW auf die Obergrenze des E Luftraums angehoben. Dies wäre wahrscheinlich die einfachere Lösung.

Überlegungen und Begründung hierzu:

Laut der derzeitigen Formulierung von §68 (2) wäre auch eine Freigabe für den Luftraum E innerhalb der MTAs notwendig.

Es ist dem normalen Luftraumnutzer nicht bekannt welche Zuständigkeit gemäß §67 (3) gegeben ist und damit ob die MTA aktiv oder nicht aktiv ist. Dies widerspricht auch der Formulierung des §69 Klassifizierung der militärisch reservierten Bereiche. Der §69 war die gemeinsame Meinung in den Verhandlungsrunden.

Zu ANHANG B – Luftraumklasse D

Die SRA Wien X fehlt -> daher keine Definition der Luftraumklasse.

2.)

Punkt 35 wurde nicht adaptiert.

Der Nahkontrollbezirk Wien wurde in Wien I und II aufgeteilt.

Die TMA Wien I enthält die SRA Wien I, II, III und VI

Die TMA Wien II enthält die SRA Wien IV, V und VII

3.)

Ein neuer Punkt wäre dann für die TMA Wien III (früher Teil der CTA) einzufügen. Enthält die SRA Wien IX

Zu: E Luftraumklasse E(Kontrollierte Lufträume)

Zu (1) Benützungsregeln und ausgeübte Flugverkehrsdienste ERGÄNZUNG bei TRANSPONDER /SICHTFLÜGE

Erforderlich für kraftangetriebene Luftfahrzeuge schwerer als Luft (siehe auch §3, Z8) ausgenommen motorisierte Hängegleiter und motorisierte Paragleiter gemäß ZLLV – V, §4(1) e u. f.

1.)

Punkt 19 und 20 wurde nicht adaptiert:

Der Nahkontrollbezirk Wien wurde in Wien I und II aufgeteilt.

Die TMA Wien I enthält die SRA Wien I, II, III und VI

Die TMA Wien II enthält die SRA Wien IV, V und VII

2.)

Ein neuer Punkt wäre dann für die TMA Wien III einzufügen enthält die SRA Wien IX

3.)

Punkt 20 Der Kontrollbezirk Wien enthält nur mehr die SRA Wien VIII

Diese Änderungen wären notwendig, um im Bereich der TMA Wien III außerhalb der SRA Wien IX wieder D Luftraum ab FL 125 zu haben. Auf der Karte (und auch im Text) ist momentan Luftraum E bis Obergrenze FL 195 definiert. Dies ist sicher nicht gewollt.

Die Benennung der TMAs ist im Text 1, 2, 3 und in der Karte I, II, III dies sollte vereinheitlicht werden.

Zu: ANHANG D

A. Kontrollbezirke

II. Unterer Kontrollbezirk

2. Nahkontrollbezirke

„5.bei den Nahkontrollbezirken Wien 1 bis 3 (TMA Wien 1 bis TMA Wien 3): Hier soll noch eine Änderung erfolgen.“ Sollte gemäß dem Kommentar zu Anhang B geändert werden.

3. Besondere Bestimmungen für Bereiche mit Sonderregelungen (SRA)

(8)

1. SRA Wien I: dritte Zeile und fünfte Zeile fehlt ein ° Zeichen (16°31'50.3083"OST)
(16°30'09.4731"OST)

10. SRA Wien X:

„entgegen dem Uhrzeigersinn entlang des Kreisbogens D-15 FMD zum Koordinatenpunkt“, dies stimmt nicht mit der Karte überein, auf der Karte ist es eine gerade Linie.

Obwohl der Österr. Aero Club bei den Vorarbeiten zu diesem Entwurf eingebunden war, konnten aus Zeitgründen nicht alle Vorhaben umgesetzt werden. Vor allem die Transponderpflicht im Luftraum E ist problematisch. So wurden z. B. in Holland nach einer strikten Einführungspflicht dieser Regelung die Beschränkungen wieder aufgehoben, da die Kontrollinstitutionen von der Unzahl der empfangenen Signale z. T. überfordert waren.

Offen aus unserer Sicht sind die Fragen der tief reichenden E-Untergrenzen in den Nahkontrollbezirken. Anfangs 2009 konnten bei Gesprächen gute lokale Regelungen implementiert werden, die diese Probleme linderten. Diese Regelungen sollten in Form der AIC's weiterbestehen, bis sie in den entsprechenden Lufträumen bei einer kommenden Novelle aufgenommen werden können. Weiters sollte die Regelung um Wr. Neustadt auf die neue Luftraumstruktur der TMA's in Wien angepasst werden.

Wir gehen davon aus, dass die bereits gemeinsam ausgearbeitete Regelung für die abgesonderten Bereiche als Ersatz für die Höhensegelfluggelände mit Inkrafttreten der LVR 2010 aktiv ist.

Danke für die Einbindung des Österreichischen Aero Clubs bei den vorbereitenden Gesprächen zu diesem Entwurf. Für weitere Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung. Wir ersuchen um bestmögliche Berücksichtigungen unserer Begutachtungsvorschläge.

Mit besten Fliegergrüßen
Glück ab – gut Land



Reg. Rat Alois Roppert, Abg. z. NR a. D.
Präsident des ÖAeC
FAI-Vicepräsident