

§ 28 LVR 2014 Ausfall der Flugfunk-Sprechfunkverbindung

LVR 2014 - Luftverkehrsregeln 2014

Ⓞ Berücksichtigter Stand der Gesetzgebung: 13.08.2026

1. (1) Wenn ein Ausfall oder eine Störung der Flugfunk-Sprechfunkverbindung die Befolgung der Bestimmungen der SERA ausschließt, so hat der Pilot die jeweils anwendbaren Verfahren der folgenden Absätze einzuhalten, sofern von der Flugverkehrsdienststelle kein anderes Verfahren aufgetragen wurde.
2. (2) Fällt die Flugfunk-Sprechfunkverbindung aus und sind Sichtflug-Wetterbedingungen gegeben, so hat der Pilot eines kontrollierten Fluges
 1. 1.a) den Transponder auf Code 7600 zu stellen,
 1. b) den Flug in Sichtflug-Wetterbedingungen fortzusetzen,
 2. c) auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen und
 3. d) auf dem raschesten Weg seine Landung der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle zu melden, oder
 2. 2. wenn es angebracht erscheint, den Flug nach Instrumentenflugregeln nach untenstehendem Abs. 3 abzuschließen.
3. (3) Fällt die Flugfunk-Sprechfunkverbindung aus und sind Instrumentenflug-Wetterbedingungen gegeben oder hält der Pilot eines Fluges nach Instrumentenflugregeln es für unangebracht den Flug nach den Bedingungen des Abs. 2 Z 1 abzuschließen, so hat der Pilot in Lufträumen in denen Flugverkehrskontrolle mit Radar ausgeübt wird, nach folgenden Bestimmungen vorzugehen:
 1. 1. Der Transponder ist auf Code 7600 zu stellen.
 2. 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
 1. a) zum Zeitpunkt des Erreichens der letzten freigegebenen Flughöhe oder Mindestflughöhe,
 2. b) zum Zeitpunkt an dem der Transponder auf Code 7600 gestellt wurde oder
 3. c) zum Zeitpunkt der unterbliebenen Meldung eines Pflichtmeldepunktes,was auch immer der spätere Zeitpunkt ist.
 3. 3. Flughöhe und Geschwindigkeit sind dabei gemäß dem bei den Flugverkehrsdienststellen eingereichten Flugplan einzuhalten.
 4. 4. Wenn der Flug radargeführt wird oder sich auf einem seitlich versetzten Parallelkurs unter Ausnutzung von RNAV ohne festgelegte Freigabegrenze befindet, ist der Flug spätestens zum nächsten Wegpunkt in die Flugstrecke laut geltendem Flugplan zu führen. Es muss dabei die 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. 5. Der Flug ist nach dem geltenden Flugplan bis zu der zur Verwendung vorgesehenen Funknavigationshilfe oder dem vorgesehenen Wegpunkt fortzusetzen, die bzw. der als Anflughilfe für den Zielflugplatz dient;

erfolgt die Ankunft über dieser Funknavigationshilfe oder dem Wegpunkt vor dem in Z 6 bezeichneten Zeitpunkt, so sind bis zu diesem Zeitpunkt Warteschleifen in der Warterunde der bezeichneten Funknavigationshilfe oder dem Wegpunkt zu fliegen.

6. 6. Der Sinkflug von der in Z 5 bezeichneten Funknavigationshilfe oder dem Wegpunkt ist möglichst genau zu dem vom Piloten zuletzt empfangenen und bestätigten Anflugzeitpunkt zu beginnen.
 7. 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. 8. Es ist das für die betreffende Funknavigationshilfe oder den Wegpunkt festgelegte Instrumenten-Anflugverfahren auszuführen.
 9. 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. 10. Falls eine Landung nicht möglich ist, ist zu einem Ausweichflugplatz, allenfalls zu dem im Flugplan angegebenen, zu fliegen.
4. (4) Die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle hat der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes für den übrigen Flugverkehr im betreffenden Luftraum die Annahme zugrunde zu legen, dass der Pilot des Luftfahrzeuges, dessen Flugfunk-Sprechfunkverbindung ausgefallen ist, sich nach den Bestimmungen der Abs. 2 oder 3 verhält, wenn nicht
1. 1. mit Hilfe von Radar oder auf andere Weise festgestellt wird, dass der Pilot von diesen Bestimmungen abweicht oder
 2. 2. die sichere Nachricht vorliegt, dass das Luftfahrzeug gelandet ist.

In Kraft seit 15.05.2025 bis 31.12.9999

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at