

Anl. 5 ZLZV 2005

ZLZV 2005 - Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005

⌚ Berücksichtigter Stand der Gesetzgebung: 14.08.2026

Teil 1

1. Anwendungsbereich

Die Forderungen dieses Abschnittes gelten für alle Heißluft-Luftschiffe.

2. Maß für den Lärmpegel

Als Maß für den Lärmpegel gilt der maximale A-bewertete Schalldruckpegel (L_{Amax}) in dB(A), wie in Anlage B/Teil 2/Pkt. 3 definiert.

3. Referenz-Lärmmesspunkt

3.1. Am Referenz-Lärmmesspunkt dürfen die in § 8 Abs. 4 Z 2 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

3.2. Der Referenz-Lärmmesspunkt liegt am Boden lotrecht unterhalb einer horizontalen Flugbahn.

4. Referenz-Flugverfahren

4.1 Allgemeine Bedingungen

4.1.1 Das Referenz-Flugverfahren muss den jeweiligen Lufttüchtigkeitsforderungen genügen.

4.1.2 Wenn vom Antragsteller nachgewiesen wird, dass die Konstruktionsmerkmale des Luftfahrzeuges die Durchführung des Fluges in Übereinstimmung mit Pkt. 5 nicht gestatten, dann

a) darf das gewählte Referenz-Flugverfahren nur so weit von dem festgelegten Verfahren abweichen, wie es aufgrund jener Konstruktionsmerkmale, die eine Einhaltung dieses Verfahrens unmöglich machen, notwendig ist,

b) muss das Referenz-Flugverfahren von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

4.1.3 Das Referenz-Flugverfahren muss, auf folgende meteorologische Referenzbedingungen bezogen werden:

a) Luftdruck in Meereshöhe 1013,25 hPa,

b) Umgebungstemperatur 25°C, d. h. ISA + 10°C.

c) relative Luftfeuchtigkeit 70%,

d) kein Wind.

5. Flugverfahren

5.1 Das Flugverfahren muss von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

5.2 Zur Ermittlung des maximalen A-bewerteten Schalldruckpegels (LA_{max}) in dB(A) müssen Flugverfahren und Lärmmessungen auf anerkannte Art und Weise durchgeführt werden, wie in Anlage C – Teil 2 beschrieben.

5.3 Die Lärmdaten müssen gemäß Anlage C – Teil 2 auf die Referenz-Bedingungen korrigiert werden.

5.4 Bei Anwendung eines gleichwertigen Flugverfahrens müssen das Flugverfahren und die Korrekturverfahren von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

5.5 Der Referenz-Lärmesspunkt muss im Horizontalflug in einer Höhe von 300 m (984 ft) 40 m (131 ft) über Grund überflogen werden. Mit Zustimmung der zuständigen Behörde kann eine niedrigere Flughöhe für die Lärmmessung gewählt werden. Der Bezugspunkt am Heißluft-Luftschiff ist der niedrigste Punkt der Luftschiff-Konstruktion.

5.6 Die seitliche Abweichung von der vorgegebenen Flugbahn darf nicht mehr als 10° von der Lotrechten über dem Referenz-Lärmesspunkt betragen.

5.7 Die Überflüge sind mit höchstzulässiger Dauerleistung bei zugehöriger höchstzulässiger Dauerdrehzahl des Propellers, stabilisierter Geschwindigkeit und in Reisekonfiguration des Heißluft-Luftschiffes durchzuführen. Die Masse des Heißluft-Luftschiffes muss mindestens 60% der höchstzulässigen Startmasse betragen.

5.8 Die Lärmessflüge sind in gleicher Anzahl mit und gegen den Wind durchzuführen.

Teil 2 Lärmessverfahren für Heißluft-Luftschiffe

Es sind die Lärmessverfahren für nicht-eigenstartfähige Motorseglern (Anlage C-Teil 2) anzuwenden.

In Kraft seit 15.12.2005 bis 31.12.9999

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at