

II-930 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des NationalratesXI. Gesetzgebungsperiode

28.12.1967

412/A.B.  
zu 388/JA n f r a g e b e a n t w o r t u n g

des Bundesministers für Landesverteidigung Dr. P r a d e r  
auf die Anfrage der Abgeordneten S t e i n i n g e r und Genossen,  
betreffend Unfälle österreichischer Militärmaschinen.

-.-.-.-

In Beantwortung der in der Sitzung des Nationalrates am 15. November 1967 an mich gerichteten Anfrage 388/J der Abgeordneten zum Nationalrat Steininger, Mondl, Eberhard und Genossen, betreffend Unfälle österreichischer Militärmaschinen, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

zu a):

Die Bestimmungen über die von Luftfahrzeugen einzuhaltenden Mindestflughöhen sind im § 7 Abs. 1, 2 und 4 der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 15. Februar 1967, betreffend die Regelung des Luftverkehrs (Luftverkehrsregeln 1967 -LVR 1967), BGBl.Nr. 56, enthalten. Danach ist bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet oder über Menschenansammlungen im Freien eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden. Die Flughöhe muß jedoch mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Jedenfalls muß die Flughöhe über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien mindestens 900 m über Grund betragen, über den dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Innsbruck, Linz, Klagenfurt und Salzburg mindestens 600 m über Grund. Bei anderen als den vorangeführten Flügen ist eine Flughöhe von mindestens 150 m über Grund einzuhalten. Nach der generellen Ausnahmeregelung des Abs. 3 des zitierten Paragraphen dürfen diese Mindestflughöhen nur zum Zwecke des Abfluges und der Landung sowie auf Flugplätzen im Sinne des § 58 des Luftfahrtgesetzes auch bei Ladeanflügen ohne nachfolgende Landung und bei Schleppflügen zum Zwecke der Aufnahme oder des Abwerfens von Schleppgegenständen unterschritten werden.

D.L.B.

- 2 -

412/A.B.

zu 388/J

Diese Regelung umfaßt auch den Fall, daß beim Abflug oder bei der Landung auf den festgelegten Flugschneisen bebauten Gebiet überflogen werden muß.

Ferner dürfen Brücken und ähnliche Bauwerke sowie verspannte Seile und Drähte nicht unterflogen werden.

Abgesehen von der Regelung des Abs. 3 ist eine Unterschreitung der Mindestflughöhen nur nach Bewilligung durch die zuständige Luftfahrtbehörde gestattet, die gemäß § 7 Abs. 5 der Luftverkehrsregeln 1967 erteilt werden darf, soweit diese 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.

Diese Regelung gilt auch für die Luftfahrzeuge des Bundesheeres. Unterschreitungen der Mindestflughöhen durch Militärluftfahrzeuge erfolgen daher - sofern es sich nicht um Unterschreitungen der Mindestflughöhen nach § 7 Abs. 3 der Luftverkehrsregeln handelt - nur nach Bewilligung durch das Bundesministerium für Landesverteidigung.

Das Ausbildungsprogramm der österreichischen Luftstreitkräfte umfaßt unter Bedachtnahme auf die militärischen Erfordernisse unter anderem die Ausbildung der Militärflugzeugführer im Verbandsflug. Hinsichtlich der Unterschreitung der Mindestflughöhen von Militärflugzeugen im Verbandsflug wird darauf hingewiesen, daß zur Übung der Verbandslandungen und Instrumentenlandungen auch im Verbandsflug die Mindest<sup>flug</sup>höhe unterschritten werden muß. In der Regel werden jedoch Verbandsflüge von Militärluftfahrzeugen in größeren Höhen durchgeführt. Hinsichtlich der Durchführung des Verbandsfluges ist in den militärischen Ausbildungsvorschriften die Position des Rottenfliegers für jeden Flugzeugtyp genau festgelegt. Die Kontrolle des vorschriftsmäßigen Abstandes zwischen den Flugzeugen ist durch die am Flugzeug des Rottenfliegers und des Verbandsführers angebrachten Sichtmarken gewährleistet.

zu b):

Hinsichtlich der Mindestflughöhe für Instrumentenflüge bestimmt § 48 Abs. 1 der Luftverkehrsregeln 1967, daß die Flughöhe mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis betragen muß, von dem das Luftfahrzeug

- 3 -

412/A.B.

zu 388/J

weniger als 8 km entfernt ist. Die Mindestflughöhe darf nur unterschritten werden zum Zwecke des Abfluges und der Landung sowie bei Landeanflügen ohne nachfolgende Landung mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle. Da diese Regelung auch für Militärluftfahrzeuge gilt, werden bei den österreichischen Luftstreitkräften Instrumentenflüge mit einer Unterschreitung der Mindestflughöhe nur nach Maßgabe der Bestimmungen der Luftverkehrsregeln 1967 durchgeführt.

zu c):

Hinsichtlich der Einhaltung der Mindestflughöhe beim Überfliegen von bebautem Gebiet darf auf die Ausführungen zu lit. a hingewiesen werden.

zu d):

Die Flugzeugführer der Militärluftfahrzeuge unterliegen einer stichprobenweisen ärztlichen Kontrolle durch die hierfür bestimmten Militärärzte des Bundesheeres. Zudem werden die Militärflugzeugführer nach den Bestimmungen der Militärluftfahrt-Personalverordnung, BGBl.Nr. 97/1960, jährlich einmal einer umfassenden militärärztlichen Kontrolle unterzogen. Diese Kontrolle umfaßt eine Reihe von Untersuchungen, wie eine Blutuntersuchung, eine Prüfung der Herz- und Gehirnfunktion usw. Darüber hinaus erfolgt eine laufende Überprüfung der Militärpiloten durch die Vorgesetzten im Rahmen der Dienstaufsicht. Insbesondere obliegt den Dienstvorgesetzten die Überwachung der Einhaltung der für Militärflugzeugführer bestehenden Vorschriften, betreffend die ausreichende Nachtruhe und das Verbot von Alkoholgenuß. Nach diesen Vorschriften hat jeder Flugzeugführer vor dem Flug eine schriftliche Erklärung abzugeben, daß er vor Dienstantritt 8 Stunden Nachtruhe gehabt und 12 Stunden keinen Alkohol genossen hat.

zu e):

Die Wartung der Luftfahrzeuge der österreichischen Luftstreitkräfte erfolgt nach den von den Erzeugerfirmen für die einzelnen Flugzeugtypen festgelegten Kontrollplänen. Diese Kontrollpläne sehen eine periodische Überprüfung jeweils nach Ablauf einer bestimmten Anzahl von Flugstunden zwingend vor.

- 4 -

412/A.B.

zu 388/J

Beispielsweise umfaßt der Kontrollplan für das Düsenflugzeug  
SAAB J 29 F größere Kontrollen

nach 7 1/2 Flugstunden + 2 Flugstunden oder bei Stehzeiten  
von mehr als einer Woche

nach 37,5 Flugstunden + 5 Flugstunden

nach 75 Flugstunden + 10 Flugstunden

nach 150 Flugstunden + 10 Flugstunden

nach 300 Flugstunden + 10 Flugstunden

Ferner wird vor und nach dem Flug eine Überprüfung des Flugzeuges  
vorgenommen.

Für die technische Durchführung der einzelnen Kontrollen sind der  
technische Offizier des Geschwaders beziehungsweise der Staffel und die  
Prüfmeister verantwortlich. Der erste Wart jedes Flugzeuges bescheinigt  
durch seine Unterschrift im Bordbuch die ordnungsgemäße Durchführung der  
vorgeschriebenen Kontrollen. Diese Eintragungen sind vom Flugzeugführer  
vor dem Start gegenzuzeichnen. Darüber hinaus hat der Militärpilot vor  
dem Start an Hand einer Checkliste den Betriebszustand seines Flugzeuges  
zu überprüfen. Es werden nur solche Militärluftfahrzeuge für den Flug-  
dienst freigegeben, deren Lufttüchtigkeit nach obangeführten Vorschriften  
festgestellt wurde.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die hinsichtlich der Mindest-  
flughöhe bei Verbandsflug, der Mindestflughöhe bei Instrumentenflug,  
des Überfliegens von bebautem Gebiet, der Überprüfung der physischen und  
psychischen Einsatzbereitschaft der Militärpiloten und des Wartungszu-  
standes der Maschine bestehenden Vorschriften als ausreichend und zweck-  
mäßig erscheinen. Eine Änderung dieser Vorschriften ist daher nicht er-  
forderlich.

-.-.-.-