

Gesamte Rechtsvorschrift für Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005, Fassung vom 04.12.2012

Langtitel

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen (Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 – ZLZV 2005)
[CELEX-Nr.: 31992L0014, 31998L0020]
StF: BGBl. II Nr. 425/2005

Änderung

BGBl. II Nr. 19/2007
BGBl. II Nr. 144/2010 [CELEX-Nr.: 32006L0093]

Präambel/Promulgationsklausel

Auf Grund der §§ 12, 21, 24a und 124 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2005, wird nach Durchführung eines Notifikationsverfahrens gemäß der Richtlinie 98/34/EG idF der Richtlinie 98/48/EG verordnet:

Text

Allgemeiner Teil

Geltungsbereich

- § 1.** (1) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit im § 12 nichts anderes bestimmt ist, für
1. die in den Kapiteln 2 bis 6, 8 und 10 bis 12 des Anhangs 16 (§ 2 Z 1) bezeichneten Kategorien von Zivilluftfahrzeugen sowie
 2. für Ultraleichtflugzeuge, Tragschrauber, nicht eigenstartfähige Motorsegler, Luftschiffe, Heißluft-Luftschiffe, motorisierte Hänge- und Paragleiter und unbemannte Luftfahrzeuge (UAV), soweit diese in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen sind oder eingetragen werden sollen.
- (2) Für österreichische Zivilluftfahrzeuge, die nicht von Abs. 1 umfasst sind, gelten die § 4 Abs. 1, 3 und 5 sowie die §§ 5, 11 und 14 bis 16.
- (3) Für Zivilluftfahrzeuge, die nicht in Österreich registriert sind und in Österreich verwendet werden, gelten § 3 Abs. 1, 3 und 4, § 5 Abs. 1 Z 2 sowie die §§ 6, 10 bis 12, 14 und 15.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gilt, soweit nichts anderes bestimmt ist, als:

1. Anhang 16: Anhang 16, Band I, 3. Ausgabe vom Juli 1993, Amendment 8, zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 idgF.
2. Mantelstromverhältnis: das Verhältnis des Luftdurchsatzes im Mantelstrom eines Strahltriebwerkes zum Luftmassendurchsatz durch die Brennkammern, ermittelt für den maximalen Schub des stationären Triebwerkes unter den Bedingungen der ICAO-Standardatmosphäre in Meereshöhe.
3. STOL-Flugzeug: ein Flugzeug mit Propellerantrieb mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 5 700 kg, das bei Betrieb in der Kurzstart- und Kurzlandekonfiguration mit der jeweils höchstzulässigen Masse betrieben wird und dabei eine Pistenlänge von höchstens 610 m benötigt, wobei Stoppflächen und Freiflächen unberücksichtigt bleiben.
4. Übermäßiger Lärm: der durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges entstehende Lärm, der die gemäß § 8 festgelegten Lärmgrenzwerte übersteigt.

Lärmzulässigkeit

Prüfung der Lärmzulässigkeit

§ 3. (1) Der zuständigen Behörde ist vom Halter eines Zivilluftfahrzeuges gemäß § 1 Abs. 1

1. bei erstmaliger Registrierung in das österreichische Luftfahrzeugregister oder
2. bei erstmaliger Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 18, 20 oder 132 des Luftfahrtgesetzes - LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idgF, oder gemäß § 42 Abs. 1 der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 - ZLLV 2010, BGBl. II Nr. 143/2010, in der jeweils geltenden Fassung,

ein gemäß den §§ 32 ff der ZLLV 2010 vom Inhaber des Musterzulassungsscheines oder im Falle von motorisierten Hänge- und Paragleitern ein vom Hersteller stammender Nachweis, dass durch den Betrieb des Zivilluftfahrzeuges kein übermäßiger Lärm entsteht, vorzulegen. Die zuständige Behörde kann im Falle der Erteilung einer Erprobungsbewilligung (§ 42 Abs. 1 ZLLV 2010) von der Vorlage dieses Nachweises absehen, wenn im Zuge der Erprobung auch die Ermittlung der Lärmemission durchgeführt wird.

(2) Wenn die zuständige Behörde oder ein berechtigtes Unternehmen im Zuge einer gemäß den §§ 32 ff ZLLV 2010 durchgeführten ergänzenden Musterprüfung oder Zusatzmusterprüfung feststellt, dass die konstruktiven Veränderungen hinsichtlich Anordnung, Triebwerksleistung und Masse so gravierend sind, dass ein Einfluss auf die Lärmwerte besteht, so hat der Antragsteller gemäß § 32 ZLLV 2010 einen neuerlichen Nachweis zu erbringen, dass durch den Betrieb des Zivilluftfahrzeuges kein übermäßiger Lärm entsteht.

(3) Sofern begründete Zweifel an der Richtigkeit der gemäß Abs. 1 und 2 vorgelegten Lärmwerte bestehen, hat die zuständige Behörde diese entsprechend zu überprüfen oder anzuordnen, dass ein neuerlicher Nachweis gemäß § 32 ZLLV 2010 über die Lärmemission erbracht wird.

(4) Lärmmessungen ausländischer Behörden oder anerkannter Stellen können als Nachweis für die Prüfung der Lärmzulässigkeit gemäß § 31 Abs. 5 ZLLV 2010 anerkannt werden.

Lärmzeugnis

§ 4. (1) Die zuständige Behörde hat für Zivilluftfahrzeuge auf Antrag des Halters ein Lärmzeugnis nach dem Muster der Anlage A auszustellen, wenn:

1. die gemäß § 3 vorgelegten oder festgestellten Lärmemissionen die gemäß § 8 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigen, oder
2. das Zivilluftfahrzeug nicht vom Geltungsbereich dieser Verordnung umfasst ist.

(2) Abweichend von Abs. 1 kann von der zuständigen Behörde bei Erteilung einer Zwischenbewilligung (§ 20 LFG), einer Erprobungsbewilligung (§ 42 Abs. 1 ZLLV 2010) oder einer Bewilligung gemäß § 132 LFG von der Ausstellung eines Lärmzeugnisses abgesehen werden. Diese Bewilligungen sind diesfalls insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärmbelästigungen erforderlich ist und sind zu widerrufen, wenn gegen die Auflagen verstoßen worden ist.

(3) Für Zivilluftfahrzeuge, die nicht vom Geltungsbereich dieser Verordnung umfasst sind (Abs. 1 Z 2), ist diese Tatsache im Lärmzeugnis einzutragen.

(4) Lärmzeugnisse für Flugzeuge mit Propellerantrieb und eigenstartfähige Motorsegler, für welche die Bestimmungen des Kapitels 6 des Anhanges 16 Anwendung finden, können auch dann ausgestellt werden, wenn die Lärmemission gemäß Kapitel 10 des Anhanges 16 festgestellt wurde und diese Grenzwerte nicht übersteigt.

(5) Das Lärmzeugnis verliert seine Gültigkeit, wenn die erforderlichen Voraussetzungen zur Ausstellung des Lärmzeugnisses nicht oder nicht mehr erfüllt werden.

Zulässigkeit von Flügen

§ 5. (1) Zivilluftfahrzeuge dürfen, außer im Falle einer Bewilligung gemäß § 4 Abs. 2 oder einer Ausnahmbewilligung gemäß § 6, im Fluge nur verwendet werden:

1. wenn ein Lärmzeugnis gemäß § 4 gültig vorliegt oder
2. bei einem ausländisch registrierten Zivilluftfahrzeug die Bescheinigung der Lärmzulässigkeit auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt, oder von der zuständigen Behörde im Rahmen einer Bewilligung gemäß § 18 LFG anerkannt wurde, wobei das Erfordernis der Gegenseitigkeit im Hinblick auf einen Staat, der Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ist, nicht anzuwenden ist.

Die §§ 10, 11 und 16 Abs. 2 bleiben davon unberührt.

(2) Ein zum Verlassen des Bundesgebietes erforderlicher Flug ist abweichend von Abs. 1 jedenfalls zulässig.

Ausnahmebewilligungen

§ 6. (1) Die zuständige Behörde kann auf Antrag eine Ausnahmebewilligung für einen oder mehrere Flüge eines Zivilluftfahrzeuges, das die Voraussetzungen für die Ausstellung des Lärmzeugnisses gemäß § 4 oder einer Anerkennung gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 nicht erfüllt, erteilen:

1. zur Wahrung öffentlicher Interessen (zB Krankentransporte, Wildversorgung, Feuer- oder Schädlingsbekämpfung), wenn entgegenstehende öffentliche Interessen das Interesse an der Flugdurchführung nicht überwiegen;
2. um Kunstflüge durchzuführen, wobei von der zuständigen Behörde die zur Wahrung der öffentlichen Interessen, insbesondere der Lärmschutzinteressen, erforderlichen Nebenbestimmungen vorzuschreiben sind;
3. für historische Luftfahrzeuge gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008;
4. für Luftfahrzeuge, deren ursprüngliche Auslegung nur für militärische Zwecke bestimmt war und für die keine zivile Musterzulassung durchgeführt wurde.

(2) Im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 sind anzugeben:

1. die Luftfahrzeugtype,
2. das Hoheits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges,
3. der Abflugzeitpunkt beziehungsweise der Zeitraum, in dem die Flüge durchgeführt werden sollen,
4. der Abflugort, der Zielort und die Streckenführung beziehungsweise der Flugbereich,
5. der Zweck des Fluges beziehungsweise der Flüge,
6. der Grund für das Nichtvorliegen einer Bescheinigung der Lärmzulässigkeit und
7. bei Luftfahrzeugen gemäß Abs. 1 Z 4 der Nachweis, dass der Umgebungslärm des betreffenden Flugplatzes durch den Betrieb dieses Luftfahrzeuges nicht stärker beeinflusst wird, als durch die sonst auf diesem Flugplatz verkehrenden Luftfahrzeuge.

(3) Das öffentliche Interesse an der Flugdurchführung (Abs. 1 Z 1) ist im Antrag glaubhaft zu machen.

(4) Die zuständige Behörde hat für die Verwendung eines bereits musterzugelassenen Luftfahrzeuges im Fluge, an dem lärm mindernde Änderungen vorgenommen worden sind, auf Antrag des Luftfahrzeughalters eine Ausnahmebewilligung zu erteilen, wenn die Überprüfung des Luftfahrzeuges in Bezug auf seine Lärmzulässigkeit mangels der erforderlichen meteorologischen Bedingungen nicht vorgenommen werden kann. Diese Ausnahmebewilligung ist befristet auf längstens sechs Monate ab Ausstellung zu erteilen.

(5) Ausnahmebewilligungen gemäß den Abs. 1 und 4 sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, soweit dies zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärmbelästigung erforderlich ist. Die Ausnahmebewilligungen sind zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegen oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(6) Durch die Erteilung von Ausnahmebewilligungen gemäß Abs. 1 und 4 werden sonst erforderliche Bewilligungen nicht ersetzt.

Lärmmessmethoden

§ 7. (1) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren, deren Anwendungsbereiche und deren jeweilige Lärmgrenzwerte sind, wenn nicht anders bestimmt ist, gemäß den Kapiteln 2 bis 8 und 10 bis 13 des Anhangs 16 inklusive deren Anhänge anzuwenden und durchzuführen.

(2) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren für aerodynamisch und schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge, Tragschrauber und für motorisierte Hänge- und Paragleiter sind gemäß der Anlage B anzuwenden und durchzuführen.

(3) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren für nicht eigenstartfähige Motorsegler sind gemäß der Anlage C anzuwenden und durchzuführen.

(4) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren für Luftschiffe sind gemäß der Anlage D anzuwenden und durchzuführen.

(5) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmessverfahren für Heißluft-Luftschiffe sind gemäß der Anlage E anzuwenden und durchzuführen.

(6) Für unbemannte Propellerflugzeuge und Hubschrauber bis 450 kg mit Kolbenmotoren oder Elektromotoren ist Abs. 2, für unbemannte Luftschiffe ist Abs. 4 bzw. Abs. 5 sinngemäß anzuwenden. Für alle anderen unbemannten Luftfahrzeuge ist Abs. 1 sinngemäß anzuwenden.

Besonderer Teil

Lärmgrenzwerte

§ 8. (1) Für alle Luftfahrzeugarten, für welche die Kapitel 2 bis 6, 8 und 10 bis 12 des Anhangs 16 gelten, sind die entsprechenden Grenzwerte gemäß den Kapiteln 2 bis 6, 8 und 10 bis 12 des Anhangs 16 anzuwenden. § 4 Abs. 4 bleibt unberührt. Flugzeuge mit Propellerantrieb und eigenstartfähige Motorsegler, welche nicht vom Anhang 16 umfasst sind, müssen dennoch jedenfalls zumindest den Lärmgrenzwerten des Kapitels 6 oder 10 des Anhangs 16 entsprechen.

(2) Der in Übereinstimmung mit den Lärmessmethoden der **Anlage B** ermittelte Lärmpegel darf für aerodynamisch und schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge sowie für motorisierte Hänge- und Paragleiter den Lärmgrenzwert von 60 dB(A) und für Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 450 kg den Lärmgrenzwert von 68 dB(A) nicht überschreiten. Für Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse über 450 kg berechnen sich die Lärmgrenzwerte nach folgender Formel:

M MTOM in 1000 kg

$$L_{Agrenz} = 79,27 + 32,51 \cdot \log M.$$

(3) Für nicht eigenstartfähige Motorsegler darf der in Übereinstimmung mit den Lärmessmethoden der Anlage C ermittelte Lärmpegel den konstanten Lärmgrenzwert von 64 dB(A) bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 600 kg, der dann linear mit der höchstzulässigen Startmasse ansteigt, bis bei 1500 kg der Lärmgrenzwert von 76 dB(A) erreicht ist, nicht übersteigen.

$$L_{Agrenz} = 64 + (M-600) \times \frac{4}{300} \text{ [dB(A)]} \quad M \dots \text{höchstzulässige Startmasse [Kg]}$$

(4) Für Luftschiffe darf der in Übereinstimmung mit den Lärmessmethoden der Anlage D bzw. E ermittelte Lärmpegel den Lärmgrenzwert bei

1. propellergetriebenen Luftschiffen 90 dB(SEL) nicht überschreiten,
2. Heißluft-Luftschiffen 64 dB(A) bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 600 kg, der dann linear mit der höchstzulässigen Startmasse ansteigt bis bei 1500 kg der Lärmgrenzwert von 76 dB(A) erreicht wird, der über 1500 kg konstant bleibt, nicht übersteigen.

$$L_{Agrenz} = 64 + (M-600) \times \frac{4}{300} \text{ [dB(A)]} \quad M \dots \text{höchstzulässige Startmasse [Kg]}$$

(5) Für unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) darf der in Übereinstimmung mit den im § 7 Abs. 6 genannten Lärmessmethoden ermittelte Lärmpegel

1. bei Propellerflugzeuge und Hubschrauber bis 450 kg mit Kolbenmotoren oder Elektromotoren den Lärmgrenzwert gemäß Abs. 2,
2. bei Luftschiffen die Lärmgrenzwerte gemäß Abs. 4,
3. bei allen anderen UAV die Lärmgrenzwerte gemäß Abs. 1

nicht überschreiten.

Beschränkungen

Eintragungsbeschränkungen

§ 9. Flugzeuge mit Strahlantrieb dürfen nur dann in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen werden, wenn sie zumindest den Lärmgrenzwerten des Kapitels 3 des Anhangs 16 entsprechen.

Verwendungsbeschränkungen

§ 10. (1) An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des Anhangs 16 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

(2) Ausgenommen von den Bestimmungen des Abs. 1 sind:

1. Flugzeuge, die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 991/2001 zur Änderung des Anhangs der Richtlinie 92/14/EWG des Rates zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), genannt sind,
2. Flugzeuge, die für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden, wie insbesondere Ambulanz- und Rettungsflüge und Flüge im Rahmen von Katastropheneinsätzen und
3. Flugzeuge, die Flüge zu Ausweichflugplätzen durchführen müssen.

(3) Für Flüge zu Umrüstungs- oder Instandhaltungszwecken oder für historische Luftfahrzeuge gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 kann die zuständige Behörde Ausnahmegewilligungen erteilen, wenn dadurch in der Sicherheit der Luftfahrt begründete Interessen nicht berührt werden. Die Anträge auf Ausnahmegewilligung sind spätestens vier Wochen vor der geplanten Flugdurchführung einzubringen, in unvorhergesehenen oder unabwendbaren Fällen auch später. Den Anträgen sind Angaben über den Zweck der Flüge sowie Kopien bzw. Gleichschriften von Bescheinigungen der Lärmzulässigkeit oder von sonstigen Dokumenten, aus denen die Lärmmesswerte der betreffenden Flugzeuge zu ersehen sind, anzuschließen. Diese Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zum Schutz der Zivilflugplatzanrainer vor unzumutbarer Lärmbelastung erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(4) An- und Abflüge mit Motorflugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern im Motorflug mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis einschließlich 2 000 kg auf Zivilflugplätzen, auf denen kein Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird und auf denen gemäß den letztgültigen jährlichen Erhebungsergebnissen der Bundesanstalt Statistik Österreich im vorangegangenen Kalenderjahr mehr als 20 000 Flugbewegungen (Anflüge und Abflüge) mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug und Hubschraubern stattgefunden haben, dürfen nur mit folgenden Einschränkungen durchgeführt werden:

1. Platzrundenflüge und Flüge von weniger als 20 Minuten Dauer sowie
2. Flüge im unmittelbaren Flugplatzbereich wie zB Schwebeflüge oder Landeübungen mit Hubschraubern zu Ausbildungs- oder Trainingszwecken sind

Montag bis Freitag vor 07.00 Uhr und nach 20.30 Uhr Lokalzeit, Samstag vor 07.00 Uhr, zwischen 12.30 Uhr und 14.30 Uhr und nach 20.00 Uhr Lokalzeit, sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig unzulässig. Weitergehende Einschränkungen durch die Zivilflugplatzbenützungsbedingungen bleiben davon unberührt.

(5) Ausgenommen von den Einschränkungen gemäß Abs. 4 sind Motorflugzeuge, Motorsegler im Motorflug und Hubschrauber, deren Lärmentwicklung um mindestens 8 dB geringer ist, als die jeweils relevanten Lärmgrenzwerte der Kapitel 6, 8, 10 oder 11 des Anhangs 16.

Verbot für Lautsprecherwerbung

§ 11. Lautsprecherwerbung mit Zivilluftfahrzeugen ist im österreichischen Hoheitsgebiet verboten.

Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen

Allgemeines

§ 12. (1) Soweit Bestimmungen über die Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, und in der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, ABl. Nr. L 243 vom 27.9.2003 S. 6, festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich.

(2) Zuständige Behörde im Sinne der im Abs. 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen ist die Austro Control GmbH.

Nationale Urkunden

§ 13. Im Anwendungsbereich der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 12 Abs. 1 vor In-Kraft-Treten dieser Verordnung ausgestellte Lärmzulässigkeitsbescheinigungen bleiben weiterhin gültig, wenn die Voraussetzungen gemäß Art. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 erfüllt sind.

Schlussbestimmungen

Strafbestimmung

§ 14. Wer den Bestimmungen dieser Verordnung zuwiderhandelt, ist gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der jeweils geltenden Fassung, strafbar.

Zuständige Behörde

§ 15. (1) Zuständige Behörde ist die Austro Control GmbH.

(2) Der Österreichische Aero Club ist insoweit zuständige Behörde, als die Vollziehung in sein Aufgabengebiet gemäß der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club, BGBl. Nr. 394/1994, in der jeweils geltenden Fassung, fällt.

(3) § 12 Abs. 2 bleibt unberührt.

Übergangsbestimmungen

§ 16. (1) Mit Ausnahme der für die im Abs. 2 genannten Luftfahrzeuge ausgestellten Lärmzulässigkeitsbescheinigungen gelten alle auf Grund der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV 1993) erteilten Lärmzulässigkeitsbescheinigungen sowie Ausnahmegewilligungen als auf Grund der ZLZV 2005 erteilte Lärmzeugnisse und Ausnahmegewilligungen. Die Bestimmungen des § 4 Abs. 5, § 6 Abs. 5 und des § 13 bleiben unberührt.

(2) Das Lärmzeugnis gemäß § 4 oder eine Ausnahmegewilligung gemäß § 6 für zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der ZLZV 2005, BGBl. II Nr. 425/2005, bereits im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragene Ultraleichtflugzeuge, Tragschrauber, motorisierte Hänge- und Paragleiter, unbemannte Luftfahrzeuge, Luftschiffe und Heißluft-Luftschiffe müssen

1. für den Fall, dass zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der ZLZV 2005 bereits Lärmmessungen gemäß § 3 Abs. 4 vorliegen, bis längstens 1. Jänner 2007 und
2. in allen anderen Fällen bis längstens 1. Jänner 2008

entsprechend den Bestimmungen der ZLZV 2005 gültig vorliegen, andernfalls die Verwendung des Zivilluftfahrzeuges im Fluge nicht mehr zulässig ist.

In-Kraft-Treten

§ 17. (1) Diese Verordnung tritt mit 15. Dezember 2005 in Kraft.

(2) Die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV 1993), BGBl. Nr. 738/1993, in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 224/2002, tritt mit Ablauf des 14. Dezember 2005 außer Kraft.

(3) § 4 und § 16 samt Überschrift in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 19/2007 treten mit 1. Jänner 2007 in Kraft.

(4) § 3, § 4 Abs. 2, § 6 Abs. 1, § 8 Abs. 2, § 10 Abs. 3, § 12 Abs. 1 und § 18 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 144/2010 treten mit 25. Mai 2010 in Kraft.

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 18. Mit dieser Verordnung wird die Richtlinie 2006/93/EG zur Regelung des Betriebes von Flugzeugen des Teils II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), ABl. Nr. L 374 vom 27.12.2006 S. 1, umgesetzt.

Anlage A

(Anm.: Anlage (Formular) nicht darstellbar)

(Anm.: Anlage (Formular) nicht darstellbar, es wird auf die Kundmachung des BGBl. im RIS verwiesen:)
Bundesgesetzblatt II Nr. 425/2005

Anlage B

Teil 1

Lärmmittlungsverfahren für aerodynamisch- oder gewichtskraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge/motorisierte Hänge- und Paragleiter/Tragschrauber

1. Anwendungsbereich

Die Forderungen dieser Anlage gelten für alle aerodynamisch oder schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge/motorisierte Hänge- und Paragleiter /Tragschrauber.

2. Maß für den Lärmpegel

Als Maß für den Lärmpegel gilt der maximale A -bewertete Schalldruckpegel (L tief A max) in dB (A), wie in Anlage B/Teil 2/Pkt. 3, definiert.

3. Referenz-Lärmmesspunkt

3.1 Am Referenz-Lärmmesspunkt darf der in § 8 Abs. 2 festgelegte Lärmgrenzwert nicht überschritten werden.

3.2 Der Referenz-Lärmmesspunkt liegt auf der verlängerten Startbahn-Mittellinie lotrecht unterhalb der Start-Flugbahn in einer Entfernung von 2500 m vom Beginn des Startlaufes des Luftfahrzeuges.

4. Referenz-Flugverfahren

4.1 Allgemeine Bedingungen

4.1.1 Das Referenz-Flugverfahren muss den jeweiligen Lufttüchtigkeitsforderungen genügen.

4.1.2 Die Berechnung des Referenz-Flugverfahrens und der Referenz-Flugbahn müssen von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

4.1.3 Mit Ausnahme der in Pkt. 4.1.4. genannten Bedingungen muss das gewählte Referenz-Flugverfahren dem in Pkt. 4.2 festgelegten Verfahren entsprechen.

4.1.4 Wenn vom Antragsteller nachgewiesen wird, dass die Konstruktionsmerkmale des Luftfahrzeuges die Durchführung des Fluges in Übereinstimmung mit Pkt. 4.2 nicht gestattet dann,

- a) darf das gewählte Referenz-Flugverfahren nur soweit 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.

4.1.5 Das Referenz-Flugverfahren muss auf folgende meteorologische Referenzbedingungen bezogen werden.

- a) Luftdruck in Meereshöhe 1013,25 hPa,
- b) Umgebungstemperatur in Meereshöhe 15°C, d.h. ISA,
- c) Relative Luftfeuchtigkeit 70%,
- d) kein Wind.

4.2 Referenz-Flugverfahren

4.2.1 Der Lärmmesspunkt muss in stabilisierter

Steigflugkonfiguration in einer Höhe zwischen 75 m (246 ft) und 150 m (492 ft) über Grund überflogen werden. Die Fluggeschwindigkeit soll die für bestes Steigen V tief y Toleranz +-5 km/h (+-3 kt)) sein, bei höchstzulässiger Motorleistung und höchstzulässiger Drehzahl.

Anmerkung: Diese Leistung wird, sofern

Lufttüchtigkeitsforderungen nicht entgegenstehen, erreicht:

- a) bei Ultraleichtflugzeugen mit Festpropellern mit Vollgas
- b) bei Ultraleichtflugzeugen mit Verstellpropeller mit Vollgas und höchstzulässiger Drehzahl
- c) bei Ultraleichtflugzeugen mit Lademotoren und Verstellpropellern mit höchstzulässigem Ladedruck und höchstzulässiger Drehzahl,
- d) bei Tragschraubern ohne Lademotoren mit Vollgas und höchstzulässiger Drehzahl
- e) bei Tragschraubern mit Lademotoren mit höchstzulässigem Ladedruck und höchstzulässiger Drehzahl

5. Flugverfahren

5.1 Das Flugverfahren muss von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

5.2 Zur Ermittlung des maximalen A-bewerteten Schalldruckpegels

- (L tief Amax) in dB(A) müssen Flugverfahren und Lärmmessung auf anerkannte Art und Weise durchgeführt werden, wie in Anlage B-Teil 2, beschrieben.
- 5.3 Die Lärmdaten müssen gemäß Anlage B-Teil 2, auf die Referenzbedingungen korrigiert werden.
- 5.4 Die Referenz-Flughöhe über dem Mikrofon ist auf maximal 450 m begrenzt.

Teil 2

Lärmessverfahren für aerodynamisch- oder gewichtskraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge/motorisierte Hänge- und Paragleiter/Tragschrauber

1. Einleitung
 - 1.1 Das hier beschriebene Verfahren beinhaltet Angaben über:
 - a) Lärmessflüge und Messbedingungen,
 - b) Definition des Lärmpegels
 - c) Messung des am Boden empfangenen Luftfahrzeuglärms
 - d) Korrektur des Messdaten
 - e) Inhalt des Messberichtes und Gültigkeit der Messergebnisse
 - 1.2 Die Anweisungen und Verfahren sind in dieser Anlage beschrieben, um eine einheitliche Durchführung der Messflüge zu gewährleisten und den Vergleich zwischen Messflügen mit verschiedenen Luftfahrzeugmustern in unterschiedlichen geographischen Gebieten zu ermöglichen.

2. Lärmessflug und Messbedingungen

2.1 Allgemeines

2.1.1 Dieser Abschnitt beschreibt die Bedingungen, unter denen die Lärmessflüge durchzuführen sind, sowie die Messverfahren zur Bestimmung des vom Luftfahrzeug erzeugten Lärms.

2.2 Allgemeine Messbedingungen

2.2.1 Der Messort, an dem der Lärm des Luftfahrzeuges erfasst

wird, muss in ebenem Gelände liegen, das keine übermäßige Schallabsorption aufweist (kein dichtes, ungemähtes oder hohes Gras, kein gefrorener Boden, kein Gebüsch oder bewaldete Flächen, Gebäude und Mauern im Umkreis der Messstelle). Innerhalb eines konischen Raumes über dem Lärmesspunkt dürfen sich keine Hindernisse befinden, die das Schallfeld des Luftfahrzeuges beeinflussen. Der konische Raum wird definiert durch eine Achse lotrecht zum Boden und einen Halbwinkel von 75° dieser Achse.

2.2.2 Die Messflüge müssen bei folgenden meteorologischen Bedingungen durchgeführt werden:

- a) kein Niederschlag;
- b) relative Luftfeuchtigkeit nicht höher als 95% und nicht niedriger als 20% sowie Umgebungstemperatur nicht höher als 35°C und nicht niedriger als 2°C, kein gefrorener Boden;
- c) Windgeschwindigkeit nicht höher als 19 km/h (10 kt), Seitenwindkomponente nicht höher als 9 km/h (5 kt), bei einer Mittelungszeit von 30 s;
- d) keine andere außergewöhnlichen meteorologischen Bedingungen, die den Lärmpegel des Luftfahrzeuges an dem von der zuständigen Behörde festgelegten Messpunkt zum Zeitpunkt der Lärmaufzeichnung wesentlich beeinflussen;
- e) die meteorologischen Daten müssen in einer Höhe von 1,2 m über dem Boden gemessen werden.

2.3 Flug- und Messverfahren

2.3.1 Die Flug- und Messverfahren müssen von der zuständigen

Behörde anerkannt sein.

2.3.2 Die Messflüge müssen bei höchstzulässiger Startmasse des Luftfahrzeuges begonnen werden. Nach jeder halben Stunde Flugzeit muss die Masse auf die höchstzulässige Startmasse ergänzt werden.

2.3.3 Die Bahnlage des Luftfahrzeuges relativ zur vorgeschriebenen Referenz-Flugbahn muss durch ein von den normalen Bordinstrumenten des Luftfahrzeuges unabhängiges Verfahren ermittelt werden, wie zB Radarzielverfolgung, Theodoliten-Dreipunkt-Vermessung, fotografische Bestimmungen oder ein anderes von der zuständigen Behörde anerkanntes Verfahren.

2.3.4 Die Flughöhe des Luftfahrzeuges direkt über dem Mikrofon muss durch ein von der zuständigen Behörde anerkanntes Verfahren gemessen werden. Die seitliche Abweichung des Luftfahrzeuges von der vorgegebenen Referenz-Flugbahn darf nicht mehr als $\pm 10^\circ$ von der Lotrechten über dem Mikrofon betragen.

2.3.5 Fluggeschwindigkeit, Position und Propeller-/Rotorerdrehzahl müssen zu dem Zeitpunkt aufgezeichnet werden, an dem sich das Luftfahrzeug direkt über dem Lärmmesspunkt befindet. Die Messanlage muss von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

2.3.6 Die Referenz-Flughöhe H_R berechnet sich nach der Gleichung

$$H_{\text{tief } R} = 15 + (2500 - D_{\text{tief } 15}) \cdot \tan[\arcsin(\frac{R/C}{V_{\text{tief } y}})]$$

wobei gilt:

$D_{\text{tief } 15}$ Startstrecke in Metern bis zum Erreichen einer Höhe von 15 m bei höchstzulässiger Startmasse und höchstzulässiger Startleistung (feste Startbahn),

R/C Steiggeschwindigkeit in Meter pro Sekunde bei höchstzulässiger Startmasse und höchstzulässiger Startleistung,

$V_{\text{tief } y}$ zur Steiggeschwindigkeit gehörende Flugbahngeschwindigkeit in Meter pro Sekunde entsprechend R/C bei höchstzulässiger Startmasse und höchstzulässiger Startleistung.

Anmerkung: Die Werte für D_{15} , R/C und V_y sind auf Meereshöhe und 15°C zu beziehen.

3. Definition des Lärmpegels

$L_{\text{tief } A_{\text{max}}}$ in Dezibel ist definiert als der maximale A-bewertete Schalldruckpegel (Zeitbewertung „langsam“) bezogen auf das Quadrat des Referenz Schalldruckes $P_{\text{tief } 0}$ von 20 Mikropascal (MyPa).

4. Messung des am Boden empfangenen Luftfahrzeuglärms

4.1 Allgemeines

4.1.1 Alle Messeinrichtungen müssen von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

4.1.2 Die Schalldruckpegel müssen mit akustischen Messgeräten und nach Messverfahren aufgenommen werden, die den in Pkt. 4.2 genannten Forderungen genügen.

4.2 Messanlage

4.2.1 Die akustische Messanlage muss aus folgenden Geräten

bestehen:

- a) Einem Mikrofonsystem mit einem Frequenzgang, der den in Pkt. 4.3 genannten Spezifikationen entspricht;
- b) Mikrofonstativen oder ähnlichen Befestigungen, die das Schallfeld möglichst wenig beeinflussen.
- c) Aufnahme-, Aufzeichnungs- und Wiedergabegeräten, deren Eigenschaften, Frequenzgang, Dynamikbereich und Genauigkeit den in Pkt. 4.3 genannten Forderungen entsprechen;
- d) Akustische Kalibratoren, die Sinuswelle oder breitbandiges Rauschen eines bekannten Schalldruckpegels erzeugen. Wird breitbandiges Rauschen verwendet, ist das nicht übersteuerte Signal in Form von mittleren und maximalen quadratischen Mittelwerten (maximum root mean square) darzustellen.

4.3 Aufnahme-, Aufzeichnungs- und Wiedergabegeräte

4.3.1 Der vom Luftfahrzeug erzeugte Lärm muss so aufgezeichnet

werden, dass die vollständige Information einschließlich des zeitlichen Verlaufes gespeichert wird. Er muss den Maximalpegel und den Verlauf der Pegelkurve bis mindestens 10 dB(A) unterhalb des Maximalpegels enthalten.

4.3.2 Ein Bandgerät und ein Schallpegelmesser sind zu verwenden. Das Bandgerät muss den Empfehlungen der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (International Electrotechnical Commission, IEC) entsprechen, die im Dokument Nr. 61265 enthalten sind. Ein Pegelschreiber kann zur Orientierungshilfe, jedoch nicht zur Bestimmung des Maximalpegels benutzt werden.

4.3.3 Die Eigenschaften der gesamten Messanlage müssen den IEC Empfehlungen entsprechen, die im Dokument Nr. 60651 enthalten sind. Dies gilt insbesondere für die Charakteristiken der Mikrofone, Verstärker und Anzeigegeräte. Verfahren und Spezifikationen bezüglich der Schallpegelmesser sind sinngemäß in dieser Anlage aufgenommen und damit Bestandteil dieser Anlage.

4.3.4 Das Ansprechen der gesamten Messanlage auf eine ebene, fortschreitende, sinusförmige Welle konstanter Amplitude muss im Frequenzbereich von 45 bis 11500 Hz innerhalb der Toleranzgrenze für die A-bewertete Kurve liegen, die in den Tabellen IV und V des IEC Dokumentes Nr. 60651 für Klasse 1 Instrumente angegeben sind.

4.3.5 Das Schallsignal muss mit der zeitlichen Charakteristik „langsam“ („slow“) gemessen und durch einen A-Filter bewertet werden, wie im IEC Dokument Nr. 60651 angegeben.

4.3.6 Die Gesamtempfindlichkeit der Messanlage muss vor Beginn der Messungen und in Zeitintervallen während der Messreihe mit einem akustischen Kalibrator, der einen bekannten Schalldruckpegel bei bekannter Frequenz erzeugt, geprüft werden.

Anmerkung: Üblicherweise wird zu diesem Zweck ein Pistophon mit nominal 124 dB und 250 Hz oder ein Schallkalibrator mit nominal 94 dB und 1000 Hz verwendet.

4.3.7 Bei einer Bandaufzeichnung muss der maximale A-bewertete Lärmpegel $L_{A\max}$ durch einen kalibrierten Schallpegelmesser bestimmt werden.

4.4 Lärmessverfahren

4.4.1 Das Mikrofon muss einen Durchmesser von 12,7 mm haben. Es

ist mit der Membran in einem Abstand von 7 mm parallel über einer kreisförmigen Metallplatte zu befestigen. Die Membran weist in Richtung der Metallplatte. Die Metallplatte ist weiß gestrichen, 40 cm im Durchmesser, mindestens 2,5 mm dick und muss horizontal und eben auf den Erdboden aufgelegt werden, ohne dass sich Hohlräume unterhalb der Platte befinden. Das Mikrofon befindet sich auf einem Plattenradius lotrecht zur Flugbahn des zu messenden Luftfahrzeuges, 15 cm vom Mittelpunkt der Platte entfernt.

4.4.2 Bei dem auf Band aufgezeichneten Schallsignal muss der Frequenzgang der gesamten elektrischen Messanlage während jeder Messserie in einem Pegelbereich innerhalb von 10 dB vom Vollausschlag mit Rauschen oder rosa Pseudoräuschen bestimmt werden. Es muss sichergestellt sein, dass der Frequenzgang der Messanlage über den Frequenzbereich von 45 bis 11500 Hz bekannt ist.

4.4.3 Bei der Bandaufzeichnung müssen auf jedes Band am Anfang und am Ende mindestens 30 s diese elektrischen Kalibriersignale aufgezeichnet werden. Aufgezeichnete Daten werden nur dann akzeptiert, wenn die Pegeldifferenz zwischen den beiden Signalen im 10 kHz-Terz-Band nicht mehr als 0,75 dB beträgt.

4.4.5 Das Gesamtgeräusch, das sich aus dem Hintergrundgeräusch und dem elektronischen Rauschen der Messanlage zusammensetzt, muss vor der Lärmessung des Luftfahrzeuges am Messort aufgezeichnet und ermittelt werden, wobei der Messbereich des Verstärkers so eingestellt wird, wie er für die Lärmessung des Luftfahrzeuges verwendet wird. Wenn der maximale Schalldruckpegel des Luftfahrzeuges das Hintergrundgeräusch um weniger als 10 dB(A) überschreitet, muss eine geringere Flughöhe gewählt werden (ggf. unter 75 m).

4.4.6 Werden gleichwertige Verfahren angewandt, so müssen diese und die Korrekturverfahren von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

4.4.7 Der Lärmpegel wird durch Ablesen vom Messgerät und nicht vom Bandgerät ermittelt.

5. Korrektur der Messdaten

5.1 Die Korrektur ΔL_1 umfasst die Abweichung der

tatsächlichen Flughöhe von der Referenz-Flughöhe. Abweichungen in der atmosphärischen Dämpfung zwischen den Mess- und Referenzbedingungen, Abweichungen der helikalen Blattspitzen-Machzahl zwischen den Mess- und Referenzbedingungen und Abweichungen der Leistungssetzung zwischen den Mess- und Referenzbedingungen werden nicht korrigiert.

5.2 Den Lärmpegel unter Referenzbedingung (L_{Amax}) L_{R} erhält man, indem der Betrag der Abweichung zum gemessenen Lärmpegel (L_{Amax}) L_{T} addiert wird:

$$(L_{\text{Amax}})_{\text{R}} = (L_{\text{Amax}})_{\text{T}} + \Delta L_1$$

Die Höhenkorrektur erfolgt nach der Gleichung $\Delta L_1 = 20 \log(H_{\text{T}}/H_{\text{R}})$,

wobei gilt:

- H_{T} gemessene Flughöhe des Luftfahrzeuges in Metern
direkt über dem Lärmmesspunkt,
- H_{R} Referenz-Flughöhe des Luftfahrzeuges in Metern über
dem Lärmmesspunkt.

6. Messbericht und Gültigkeit der Messergebnisse

6.1 Messbericht

- 6.1.1 Der Messbericht muss die gemessenen und korrigierten Schalldruckpegel enthalten.
- 6.1.2 Der Messbericht muss die für die Messung und Auswertung aller Lärm- und Leistungsdaten des Luftfahrzeuges und aller meteorologischen Daten verwendeten Ausrüstung enthält.
- 6.1.3 Der Messbericht muss die folgenden meteorologischen Daten enthalten, die unmittelbar vor, während oder nach jedem Messflug an dem in Teil 1 Pkt. 3 vorgeschriebenen Messpunkten gemessen werden:

- a) Lufttemperatur und relative Luftfeuchtigkeit,
- b) Windgeschwindigkeiten und Windrichtungen,
- c) Luftdruck.

6.1.4 Der Messbericht muss Besonderheiten der örtlichen Topographie, des Bodenbewuchses sowie alle Ereignisse, die die Schallaufzeichnung beeinflussen können, enthalten.

6.1.5 Der Messbericht muss die folgenden Daten des Luftfahrzeuges enthalten:

- a) Muster, Baureihe, und Werknummer des Luftfahrzeuges, Motore, Propeller und Rotore
- b) Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges.
- c) alle Änderungen oder Sonderausrüstungen, soweit sie einen Einfluss auf die Lärmcharakteristik des Luftfahrzeuges haben,
- d) höchstzulässige Startmasse,
- e) für jeden Überflug die mit kalibrierten Instrumenten ermittelte Fluggeschwindigkeit und Lufttemperatur,
- f) für jeden Überflug die mit kalibrierten Instrumenten ermittelte höchstzulässige Motorleistung und die Propellerdrehzahl in Umdrehung pro Minute,
- g) Flughöhe und seitliche Abweichung über dem Lärmmesspunkt,
- h) Entsprechende Herstellerdaten für die in den vorgenannten Absätzen aufgeführten Parameter unter Referenzbedingungen.

6.1.6 Die Flugleistungsangaben D_{15} , R/C und V_y sind dem Messbericht als Kopien des Flughandbuches beizufügen.

6.2 Gültigkeit der Messergebnisse

6.2.1 Es müssen mindestens sechs gültige Überflüge durchgeführt

werden. Der Lärmpegel L_{Amax} ist das arithmetische Mittel der korrigierten Messpegel aller gültigen Lärmessflüge. Ohne Zustimmung der zuständigen Behörde darf kein gültiges Messergebnis beim Mittelungsprozess unberücksichtigt bleiben.

6.2.2 Die Anzahl der gültigen Überflüge muss so groß sein, dass sich statistisch ein 90%iger Vertrauensbereich ergibt, der $\pm 1,5 \text{ dB(A)}$ nicht überschreitet.

Anlage C

Teil 1

Lärmermittlungsverfahren für nicht-eigenstartfähige Motorsegler

1. Anwendungsbereich

1.1 Die Forderungen dieses Abschnittes gelten für alle

nicht-eigenstartfähigen Motorsegler,
 1.2 Die Forderungen dieses Abschnittes gelten nicht für
 Luftfahrzeuge, die speziell konstruiert sind zur Verwendung für Kunstflug und die ausschließlich für diesen Zweck eingesetzt werden:

2. Maß für den Lärmpegel

Als Maß für den Lärmpegel gilt der maximale A-bewertete Schalldruckpegel (L tief 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. 3 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 (L tief Amax) in dB(A) müssen Flugverfahren und Lärmmessungen auf anerkannte Art und Weise durchgeführt werden, wie in 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-Lärmmesspunkt muss im Horizontalflug in einer Höhe von 300 m (984 ft) (+10 m/-30 m) (+33 ft/-98 ft) über Grund überflogen werden.
- 5.6 Die seitliche Abweichung von der vorgegebenen Flugbahn darf nicht mehr als +10° von der Lotrechten über dem Referenz-Lärmmesspunkt betragen.
- 5.7 Die Überflüge sind mit höchstzulässiger Dauerleistung bei zugehöriger höchstzulässiger Dauerdrehzahl des Propellers, höchstzulässiger Startmasse, stabilisierter Geschwindigkeit und in Reisekonfiguration des Luftfahrzeuges durchzuführen.
- 5.8 Wird bei höchstzulässiger Dauerleistung die für den Horizontalflug höchstzulässige Geschwindigkeit überschritten, ist die Messung im beschleunigten Flug durchzuführen.

Teil 2

Lärmmessverfahren für nicht-eigenstartfähige Motorsegler und Heißluft-Luftschiffe

1 Einführung

1.1 Das hier beschriebene Verfahren beinhaltet Angaben über:

- a) Lärmessflug und Messbedingungen,
- b) Messung des am Boden empfangenen Luftfahrzeuglärms,
- c) Korrektur der Messdaten,
- d) Inhalt des Messberichtes und Gültigkeit der Messergebnisse.

1.2 Die Anweisungen und Verfahren sind in dieser Anlage beschrieben, um eine einheitliche Durchführung der Messflüge zu gewährleisten und den Vergleich zwischen Messflügen mit verschiedenen Luftfahrzeugmustern in unterschiedlichen geographischen Gebieten zu ermöglichen.

2 Lärmessflug und Messbedingungen

2.1 Allgemeines

Dieser Abschnitt beschreibt die Bedingungen, unter denen die Lärmessflüge durchzuführen sind, sowie die Messverfahren für die Bestimmung des vom Luftfahrzeug erzeugten Lärms.

2.2 Allgemeine Bedingungen

2.2.1 Der Messort, an dem der Lärm des Luftfahrzeuges erfasst

wird, muss in ebenem Gelände liegen, das keine übermäßige Schallabsorption aufweist, (kein dichtes, ungemähtes oder hohes Gras, kein gefrorener Boden, kein Gebüsch oder bewaldete Flächen, Gebäude und Mauern im Umkreis der Messstelle). Innerhalb eines konischen Raumes über dem Lärmesspunkt dürfen sich keine Hindernisse befinden, die das Schallfeld des Luftfahrzeuges beeinflussen. Der konische Raum wird definiert durch eine Achse lotrecht zum Boden und einen Halbwinkel von 75° von dieser Achse.

2.2.2 Die Messflüge müssen bei folgenden meteorologischen Bedingungen durchgeführt werden:

- a) Kein Niederschlag;
- b) relative Luftfeuchtigkeit nicht höher als 95% und nicht niedriger als 20% sowie Umgebungstemperatur nicht höher als 35°C und nicht niedriger als 2°C. Aus diesem Bereich sind diejenigen Werte ausgenommen, die im Temperatur/Luftfeuchtigkeits-Diagramm unterhalb der geraden Verbindungslinie zwischen 2°C/60% und 35°C/20% liegen;
- c) Windgeschwindigkeit nicht höher als 19 km/h (10 kt), Seitenwindkomponente nicht höher als 9 km/h (5 kt) bei einer Mittelungszeit von 30 s. Es müssen Flüge in gleicher Zahl mit und gegen den Wind durchgeführt werden;
- d) keine anderen außergewöhnlichen meteorologischen Bedingungen, die den Lärmpegel des Luftfahrzeuges an dem von der zuständigen Behörde festgelegten Messpunkt zum Zeitpunkt der Lärmaufzeichnung wesentlich beeinflussen,
- e) die meteorologischen Daten müssen in einer Höhe von 1,2 m über dem Boden gemessen werden.

2.3 Flug- und Messverfahren

2.3.1 Die Flug- und Messverfahren müssen von der zuständigen

Behörde anerkannt sein.

2.3.2 Die Flughöhe über dem Boden und die seitliche Abweichung des Luftfahrzeuges zum Mikrofonstandort müssen durch ein von den normalen Bordinstrumenten des Luftfahrzeuges unabhängiges Verfahren ermittelt werden, wie z. B. Radarzielverfolgung, Theodoliten-Dreipunkt-Vermessung, fotografische Bestimmung oder ein anderes von der zuständigen Behörde anerkanntes Verfahren.

3 Messung des am Boden empfangenen Luftfahrzeuglärms

3.1 Allgemeines

3.1.1 Alle Messeinrichtungen müssen von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

3.1.2 Die Schalldruckpegel müssen mit akustischen Messgeräten und nach Messverfahren aufgenommen werden, die den in Pkt. 3.2 genannten Forderungen genügen.

3.2 Messanlage

3.2.1 Die akustische Messanlage muss aus folgenden Geräten

bestehen:

- a) Einem Mikrofonsystem mit einem Frequenzgang, der den in Pkt. 3.3 genannten Spezifikationen entspricht;
- b) Mikrofonstativen oder ähnlichen Befestigungen; die das Schallfeld möglichst wenig beeinflussen;
- c) Aufnahme-, Aufzeichnungs- und Wiedergabegeräten deren Eigenschaften Frequenzgang, Dynamikbereich und Genauigkeit den in Pkt. 3.3 genannten Forderungen entsprechen;
- d) akustischen Kalibratoren, die Sinuswellen oder breitbandiges Rauschen eines bekannten Schalldruckpegels erzeugen. Wird breitbandiges Rauschen verwendet, ist das nicht übersteuerte Signal in Form von mittleren und maximalen quadratischen Mittelwerten (maximum root mean square) darzustellen.

3.3 Aufnahme-, Aufzeichnungs- und Wiedergabegeräte

3.3.1 Der vom Luftfahrzeug erzeugte Lärm muss so aufgezeichnet

werden, dass die vollständige Information einschließlich des zeitlichen Verlaufs gespeichert wird. Er muss den Maximalpegel und den Verlauf der Pegelkurve bis mindestens 10 dB(A) unterhalb des Maximalpegels enthalten.

3.3.2 Die Eigenschaften der gesamten Messanlage müssen den Empfehlungen der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (International Electrotechnical Commission, IEC) entsprechen, die im Dokument Nr. 60651 enthalten sind. Dies gilt insbesondere für die Charakteristiken der Mikrofone, Verstärker und Anzeigegeräte. Verfahren und Spezifikationen bezüglich der Schallpegelmesser sind sinngemäß in dieser Anlage aufgenommen und damit Bestandteil dieser Anlage.

3.3.3 Das Ansprechen der gesamten Messanlage auf eine ebene fortschreitende sinusförmige Welle konstanter Amplitude muss im Frequenzbereich von 45 Hz bis 11500 Hz innerhalb der Toleranzgrenzen für die A-bewertete Kurve liegen, die im IEC Dokument Nr. 60651 für Klasse 1 Instrumente angegeben sind.

3.3.4 Das Schallsignal muss mit der zeitlichen Charakteristik „langsam“ („slow“) gemessen und durch einen A-Filter bewertet werden, wie im IEC Dokument Nr. 60651 festgelegt.

Anmerkung: Bei Messungen mit hohen Fluggeschwindigkeiten kann die dynamische Charakteristik „schnell“ („fast“) erforderlich sein, um den tatsächlichen Pegel zu erhalten.

3.3.5 Die Messanlage muss mit Hilfe von Freifeld-Kalibratoren akustisch kalibriert werden. Die Gesamttempfindlichkeit der Messanlage muss vor und nach jeder Messreihe mit Hilfe eines akustischen Kalibrators, der einen bekannten Schalldruckpegel bei bekannter Frequenz erzeugt, geprüft werden.

Anmerkung: Üblicherweise wird zu diesem Zweck ein Pistonphon mit nominal 124 dB und 250 Hz verwendet.

3.3.6 Bei Windgeschwindigkeiten über 11 km/h (6 kt) muss das Mikrofon während aller Messungen mit einem Windschirm ausgerüstet sein. Dieser Windschirm muss so beschaffen sein, dass die gesamte Messanlage einschließlich des Windschirms obigen Spezifikationen entspricht. Der Dämpfungsverlust bei der Frequenz des akustischen Kalibrators muss ebenfalls bekannt und in dem akustischen Bezugspegel für die Auswertung der Messungen enthalten sein.

3.4 Lärmessverfahren

3.4.1 Das Mikrofon ist so zu orientieren, dass die Richtung, aus

der der maximale Schalleinfall zu erwarten ist, mit der Kalibrierrichtung übereinstimmt. Das Mikrofon ist, gemessen von der Mitte der Mikrofonmembran, in einer Höhe von 1,2 m über dem Boden anzuordnen.

3.4.2 Unmittelbar vor und nach jeder Messreihe ist die Messanlage am Messort mit einem akustischen Kalibrator zu kalibrieren, um die Empfindlichkeit der Anlage zu überprüfen und einen Bezugspegel für Bandauswertungen zu ermitteln. Das Kalibriersignal ist aufzuzeichnen.

3.4.3 Das Gesamtstörgeräusch, das sich aus dem Hintergrundgeräusch und dem elektrischen Rauschen der Messanlage zusammensetzt, muss vor der Lärmessung des Luftfahrzeuges am Messort aufgezeichnet und ermittelt werden, wobei der Messbereich des Verstärkers so eingestellt wird, wie er für die Lärmessung des Luftfahrzeuges verwendet wird. Wenn der maximale Schalldruckpegel des Luftfahrzeuges das Hintergrundgeräusch um weniger als 10 dB(A) überschreitet, muss der Anteil des Hintergrundgeräusches am gemessenen Schalldruckpegel nach einem anerkannten Verfahren korrigiert werden.

4. Korrektur der Messdaten

4.1 Korrektur des Lärms an der Quelle

4.1.1 Sofern von der zuständigen Behörde verlangt, müssen

Korrekturen für die Abweichungen zwischen der während der Messflüge erzielten Motorleistung und Propellerdrehzahl und der bei Referenzbedingungen höchstzulässigen Dauerleistung und Dauerdrehzahl nach einem anerkannten Verfahren durchgeführt werden.

Anmerkung: Korrekturverfahren sind im `Environmental Technical Manual on the Use of Procedures in the Noise Certification of Aircraft` des ICAO Committee on Aviation Environmental Protection beschrieben.

4.1.2 Korrekturen der Motorleistung und der Propellerdrehzahl sind nicht durchzuführen, wenn die für den Messflug ermittelte helikale Blattspitzen-Machzahl

- kleiner oder gleich 0,70 und die Differenz zwischen der für den Messflug ermittelten helikalen Blattspitzen-Machzahl und der helikalen Referenz-Blattspitzen Machzahl kleiner als 0,014 ist;
- größer als 0,70 und kleiner oder gleich 0,80 und die Differenz zwischen der für den Messflug ermittelten helikalen Blattspitzen-Machzahl und der helikalen Referenz-Blattspitzen-Machzahl kleiner als 0,007 ist;
- größer als 0,80 und die Differenz zwischen der für den Messflug ermittelten helikalen Blattspitzen-Machzahl und der helikalen Referenz-Blattspitzen-Machzahl kleiner als 0,005 (bei mechanischen Drehzahlmessern kleiner als 0,008) ist.

4.1.3 Eine Korrektur der Motorleistung ist nicht durchzuführen, wenn die tatsächliche Motorleistung bei jeder helikalen Blattspitzen-Machzahl um nicht mehr als 10% von der Referenzleistung abweicht; das Luftfahrzeugmuster mit einem Festblattpropeller ausgerüstet ist.

4.2 Korrektur der Flughöhe

4.2.1 Lärmmessungen, die in anderen Höhen als 300 m (985 ft)

durchgeführt werden, müssen unter Anwendung des Entfernungsgesetzes auf 300 m (985 ft) korrigiert werden.

5. Messbericht und Gültigkeit der Messergebnisse

5.1 Messbericht

5.1.1 Der Messbericht muss die gemessenen und korrigierten

Schalldruckpegel enthalten.

5.1.2 Der Messbericht muss die für die Messung und Auswertung aller Lärm- und Leistungsdaten des Luftfahrzeuges und aller meteorologischen Daten verwendete Ausrüstung enthalten:

5.1.3 Der Messbericht muss die folgenden meteorologischen Daten enthalten, die unmittelbar vor, während oder nach jedem Messflug an dem in Teil 1 Pkt. 3 vorgeschriebenen Messpunkt gemessen werden:

- a) Lufttemperatur und relative Luftfeuchtigkeit,
- b) Windgeschwindigkeiten und Windrichtungen,
- c) Luftdruck.

5.1.4 Der Messbericht muss die Besonderheiten der örtlichen Topographie, des Bodenbewuchses sowie alle Ereignisse, die die Schallaufzeichnungen beeinflussen können, enthalten.

5.1.5 Der Messbericht muss die folgenden Daten des Luftfahrzeuges enthalten:

- a) Muster, Baureihe und Werknummer des Luftfahrzeuges, Motore und Propeller,
- b) Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges,
- c) alle Änderungen oder Sonderausrüstungen, soweit sie einen Einfluss auf die Lärmcharakteristik des Luftfahrzeuges haben,
- d) höchstzulässige Startmasse,
- e) für jeden Überflug die mit kalibrierten Instrumenten ermittelte Fluggeschwindigkeit und Lufttemperatur in Flughöhe,
- f) für jeden Überflug die mit kalibrierten Instrumenten ermittelte Motorleistung als Ladedruck oder Leistung, die Propellerdrehzahl in Umdrehungen pro Minute und andere relevante Parameter,

- g) Flughöhe über dem Lärmmesspunkt,
- h) entsprechende Herstellerdaten für die in den vorgenannten Absätzen aufgeführten Parameter unter Referenzbedingungen.

5.2 Gültigkeit der Messergebnisse

5.2.1 Es müssen mindestens sechs gültige Überflüge durchgeführt

werden. Der Lärmpegel L tief Amax ist das arithmetische Mittel der korrigierten Messpegel aller gültigen Lärmessflüge. Ohne Zustimmung der zuständigen Behörde darf kein gültiges Messergebnis beim Mittelungsprozess unberücksichtigt bleiben:

5.2.2 Die Anzahl der gültigen Überflüge muss so groß sein, dass sich statistisch ein 90%iger Vertrauensbereich ergibt, der $\pm 1,5$ dB(A) nicht überschreitet.

Anmerkung: Verfahren zur Berechnung des 90%-Vertrauensbereiches sind in Anlage 1 des 'Environmental Technical Manual on the Use of Procedures in the Noise Certification of Aircraft' des ICAO Committee on Aviation Environmental Protection beschrieben.

Anlage D

Teil 1

Lärmermittlungsverfahren für propellergetriebene Luftschiffe

1. Anwendungsbereich
Die Forderungen dieses Abschnittes gelten für alle propellergetriebenen Luftschiffe. Für Heißluft-Luftschiffe gelten die Forderungen der Anlage E.
2. Maß für den Lärmpegel

Als Maß für den Lärmpegel gilt der Schallexpositionspegel in dB SEL, wie in Anlage D/Teil 2/Pkt. 3 definiert.

3. Referenz-Lärmmesspunkt
 - 3.1 Am Referenz-Lärmmesspunkt dürfen die in § 8 Abs. 4 Z 1 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.
 - 3.2 Der Referenz-Lärmmesspunkt liegt lotrecht unterhalb der Flugbahn des Luftschiffes.
4. Referenz-Flugverfahren
 - 4.1 Allgemeine Bedingungen
 - 4.1.1 Das Referenz-Flugverfahren muss den jeweiligen Lufttüchtigkeitsforderungen genügen.
 - 4.1.2 Mit Ausnahme der in 4.1.3 genannten Bedingungen muss das gewählte Referenz-Flugverfahren dem in 4.2 festgelegten Verfahren entsprechen.
 - 4.1.3 Wenn vom Antragsteller nachgewiesen wird, dass die

Konstruktionsmerkmale des propellergetriebenen Luftschiffes die Durchführung des Fluges in Übereinstimmung mit 4.2 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.
- 4.1.4 Das Referenz-Flugverfahren muss auf folgende meteorologische Referenzbedingungen bezogen werden:
 - a) Luftdruck in Meereshöhe 1013,25 hPa,,
 - b) Umgebungstemperatur in Meereshöhe 25 °C, d. h. ISA + 10°C;
 - c) relative Luftfeuchtigkeit 70%,
 - d) kein Wind.
 - 4.2 Referenz-Überflugverfahren
Das Referenz-Überflugverfahren ist wie folgt definiert:
 - a) Das Luftschiff muss den Referenz-Lärmmesspunkt in einer Höhe von 300 m in einem stabilisierten Horizontalflug

- überqueren. Der Bezugspunkt am Luftschiff ist der niedrigste Punkt der Luftschiff-Konstruktion.
- b) Die Überflüge müssen mit höchstzulässiger Dauerleistung durchgeführt werden. Bei Luftschiffen mit Verstellpropellern oder mit Verstellpropellern konstanter Drehzahl muss die hierzu festgelegte höchstzulässige Dauerdrehzahl verwendet werden. Zusätzlich zu diesen Flügen müssen in Abstimmung mit der zuständigen Behörde mindestens bei zwei niedrigeren Propellerdrehzahlen durchgeführt werden.
 - c) Das propellergetriebene Luftschiff muss sich in der Konfiguration befinden, bei welcher der höchste Lärmpegel verursacht wird.
 - d) Die statische Schwere des propellergetriebenen Luftschiffes muss größer als „neutral“ sein.

- 5. Flugverfahren
- 5.1 Das Flugverfahren muss von der zuständigen Behörde anerkannt sein.
- 5.2 Zur Ermittlung des A-bewerteten Schallexpositionspegels in dB SEL müssen Flugverfahren und Lärmmessung auf anerkannte Art und Weise durchgeführt werden, wie in Anlage D-Teil 2 beschrieben:
- 5.3 Die Lärmdaten müssen gemäß Anlage D-Teil 2 auf die Referenzbedingungen korrigiert werden.
- 5.4 Die Lärmmessflüge sind in gleicher Anzahl mit und gegen den Wind durchzuführen.
- 5.5 Während der Lärmmessung darf die durchschnittliche Propellerdrehzahl von der Referenz-Propellerdrehzahl um nicht mehr als $\pm 1,0\%$ in dem Zeitbereich abweichen, in dem der Lärmpegel bis 10 dB unterhalb des Maximalpegels liegt.
- 5.6 Während der Lärmmessung darf die seitliche Abweichung des Luftschiffes von der vorgegebenen Referenz-Flugbahn nicht mehr als $\pm 10^\circ$ von der Lotrechten über dem Referenz-Lärmmesspunkt betragen.
- 5.7 Während der Lärmmessung darf die Flughöhe des Luftschiffes maximal ± 40 m von der Referenzhöhe über dem Referenz-Lärmmesspunkt abweichen.

Teil 2

Lärmessverfahren für propellergetriebene Luftschiffe

- 1. Einführung
- 1.1 Das hier beschriebene Verfahren beinhaltet Angaben über:
 - a) Lärmessflug und Messbedingungen,
 - b) Definition des Lärmpegels,
 - c) Messung des am Boden empfangenen Lärms des propellergetriebenen Luftschiffes,
 - d) Korrektur der Messdaten,
 - e) Inhalt des Messberichts und Gültigkeit der Messergebnisse.
- 1.2 Die Anweisungen und Verfahren sind in dieser Anlage beschrieben, um eine einheitliche Durchführung der Messflüge zu gewährleisten und den Vergleich zwischen Messflügen mit verschiedenen propellergetriebenen Luftschiffmustern in unterschiedlichen geographischen Gebieten zu ermöglichen.

2. Lärmessflug und Messbedingungen

2.1. Allgemeines

Dieser Abschnitt beschreibt die Bedingungen, unter denen die Lärmessflüge durchzuführen sind, sowie die Messverfahren zur Bestimmung des vom propellergetriebenen Luftschiff erzeugten Lärms.

2.2 Allgemeine Messbedingungen

2.2.1 Der Messort, an dem der Lärm des propellergetriebenen

Luftschiffes erfasst wird, muss in ebenem Gelände liegen, das keine übermäßige Schallabsorption aufweist, (kein dichtes, ungemähtes oder hohes Gras, kein gefrorener Boden, kein Gebüsch oder bewaldete Flächen, Gebäude und Mauern im Umkreis der Messstelle). Innerhalb eines konischen Raumes über dem Lärmesspunkt dürfen sich keine Hindernisse befinden, die das Schallfeld des Luftschiffes beeinflussen. Der konische Raum wird definiert durch eine Achse lotrecht zum Boden und einen Halbwinkel von 75° von dieser Achse.

2.2.2 Die Messflüge müssen bei folgenden meteorologischen Bedingungen durchgeführt werden:

- a) Kein Niederschlag;
- b) relative Luftfeuchtigkeit nicht höher als 95% und nicht niedriger als 20% sowie Umgebungstemperatur nicht höher als 35°C und nicht niedriger als 2°C. Kombinationen von Temperatur und Luftfeuchtigkeit; die zu einem Absorptionskoeffizienten im 8 kHz-Terz-Band führen, der höher ist als 10 dB/100 m, sind nicht erlaubt. Absorptionskoeffizienten in Abhängigkeit von Temperatur und relativer Luftfeuchtigkeit sind in ICAO Anhang 16, Band I, Anlage 2, Abschnitt 7, beschrieben;
- c) Windgeschwindigkeit nicht höher als 19 km/h (10 kt), Seitenwindkomponente nicht höher als 9 km/h (5 kt), bei einer Mittelungszeit von 30 s;
- d) keine anderen außergewöhnlichen meteorologischen Bedingungen, die den Lärmpegel des propellergetriebenen Luftschiffes an dem von der zuständigen Behörde festgelegten Messpunkt zum Zeitpunkt der Lärmaufzeichnung wesentlich beeinflussen;
- e) die meteorologischen Daten müssen in einer Höhe von 1,2 m über dem Boden gemessen werden.

2.3 Flug- und Messverfahren

2.3.1 Die Bahnlage des propellergetriebenen Luftschiffes relativ

zur vorgeschriebenen Referenz-Flugbahn muss durch ein von den normalen Bordinstrumenten des Luftschiffes unabhängiges Verfahren ermittelt werden, wie z. B. Radarzielverfolgung, Theodoliten-Dreipunkt-Vermessung, fotografische Bestimmung oder ein anderes von der zuständigen Behörde anerkanntes Verfahren.

2.3.2 Der Lärm des propellergetriebenen Luftschiffes muss über eine ausreichende Zeitspanne gemessen werden, damit sichergestellt ist, dass der A-bewertete Schalldruckpegel im gesamten Bereich bis 10 dB unterhalb des Maximalpegels erfasst wird.

2.3.3 Die Positions- und Leistungsdaten, die benötigt werden, um die in Pkt. 5 aufgeführten Korrekturen durchzuführen, müssen entsprechend aufgezeichnet werden. Die Messanlage muss von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

3. Definition des Lärmpegels

3.1 Der Schallexpositionspegel L_{AE} in Dezibel ist

definiert als das zeitliche Integral über eine bestimmte Zeit oder ein Ereignis des quadrierten A-bewerteten Schalldrucks P_{A} bezogen auf das Quadrat des Referenz-Schalldrucks P_0 von 20 Mikropascal (My Pa) und die Referenzdauer von einer Sekunde.

3.2 Der Schallexpositionspegel wird durch folgende Gleichung definiert:

(Anm.: Gleichung nicht darstellbar)

wobei gilt:

$T_{\text{tief } 0}$ Dauer der Referenzzeit von 1 Sekunde, $t_{\text{tief } 2} - t_{\text{tief } 1}$ Zeitdauer des Messintervalls.

3.3 Das oben genannte Integral kann auch folgendermaßen ausgedrückt werden:

(Anm.: Gleichung nicht darstellbar)

$L_{\text{tief } A}(t)$ zeitabhängiger A-bewerteter Schalldruckpegel.

3.4 Das Zeitintegral $t_{\text{tief } 2} - t_{\text{tief } 1}$ soll in der Praxis nicht kleiner sein als das Zeitintervall, in dem $L_{\text{tief } A}(t)$ das erste Mal den Wert $L_{\text{tief } A_{\text{max}}} - 10 \text{ dB(A)}$ überschreitet und das letzte Mal unter den Wert $L_{\text{tief } A_{\text{max}}} - 10 \text{ dB(A)}$ fällt.

- 3.5 Der Schallexpositionspegel $L_{\text{tief AE}}$ kann auch näherungsweise über folgende Gleichung berechnet werden:
 $L_{\text{tief AE}} = L_{\text{tief Amax}} + \Delta A$
wobei gilt:
 $\Delta A = 10 \log \tau$
 $\tau = (t_{\text{tief 2}} - t_{\text{tief 1}}) / 2$.

$L_{\text{tief Amax}}$ in Dezibel ist definiert als der maximale A-bewertete Schalldruckpegel (Zeitbewertung „langsam“) bezogen auf das Quadrat des Referenz-Schalldrucks P_0 von 20 Mikropascal (My Pa).

4. Messung des am Boden empfangenen Lärms des propellergetriebenen Luftschiffes

4.1 Allgemeines

4.1.1 Alle Messeinrichtungen müssen von der zuständigen Behörde anerkannt sein.

4.1.2 Die Schalldruckpegel müssen mit akustischen Messgeräten und nach Messverfahren aufgenommen werden, die den in Pkt. 4.2 genannten Forderungen genügen.

4.2 Messanlage

4.2.1 Die akustische Messanlage muss aus folgenden Geräten bestehen:

- a) Einem Mikrofonsystem mit einem Frequenzgang, der den in Pkt. 4.3 genannten Spezifikationen entspricht;
- b) Mikrofonstativen oder ähnlichen Befestigungen, die das Schallfeld möglichst wenig beeinflussen;
- c) Aufnahme-, Aufzeichnungs- und Wiedergabegeräten, deren Eigenschaften, Frequenzgang, Dynamikbereich und Genauigkeit den in Pkt. 4.3 genannten Forderungen entsprechen;
- d) akustischen Kalibratoren, die Sinuswellen oder breitbandiges Rauschen eines bekannten Schalldruckpegels erzeugen. Wird breitbandiges Rauschen verwendet, ist das nicht übersteuerte Signal in Form von mittleren und maximalen quadratischen Mittelwerten (maximum root mean square) darzustellen.

4.3 Aufnahme-, Aufzeichnungs- und Wiedergabegeräte

4.3.1 Mit Anerkennung durch die zuständige Behörde dürfen

Aufzeichnungs- und Wiedergabegeräte, wie digitale oder analoge Bandgeräte, computergestützte Systeme oder andere dauerhafte Datenspeichergeräte zur Speicherung der Meßwerte für die nachfolgende Analyse verwendet werden. Der vom propellergetriebenen Luftschiff verursachte Lärm muss so aufgezeichnet werden, dass das vollständige akustische Signal erhalten bleibt. Er muss den Maximalpegel und den Verlauf der Pegelkurve bis mindestens 10 dB(A) unterhalb des Maximalpegels enthalten.

4.3.2 Die Eigenschaften der gesamten Messanlage müssen den Empfehlungen der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (International Electrotechnical Commission, IEC) entsprechen, die in Dokument Nr. 60651 enthalten sind. Dies gilt insbesondere für die Charakteristiken der Mikrofone, Verstärker und Anzeigegeräte. Verfahren und Spezifikationen bezüglich der Schallpegelmesser sind sinngemäß in dieser Anlage aufgenommen und damit Bestandteil dieser Anlage.

4.3.3 Wird ein Bandgerät verwendet, muss das Bandgerät den Forderungen des IEC Dokumentes Nr. 61265 entsprechen.

4.3.4 Das Ansprechen der gesamten Messanlage auf eine ebene, fortschreitende sinusförmige Welle konstanter Amplitude muss im Frequenzbereich von 45 bis 11500 Hz innerhalb der Toleranzgrenzen für die A-bewertete Kurve liegen, die in den Tabellen IV und V des IEC Dokumentes Nr. 60651 für Klasse 1 Instrumente angegeben sind.

4.3.5 Die Gesamtempfindlichkeit der Messanlage muss vor Beginn der Messungen und in Zeitintervallen während der Messreihe mit einem akustischen Kalibrator, der einen bekannten Schalldruckpegel bei bekannter Frequenz erzeugt, geprüft werden.

Anmerkung: Üblicherweise wird zu diesem Zweck ein Pistonphon mit nominal 124 dB und 250 Hz oder ein Schallkalibrator mit nominal 94 dB und 1000 Hz verwendet.

4.4 Lärmmessverfahren

4.4.1 Das Mikrofon muss einen Durchmesser von 12,7 mm haben. Es

ist mit der Membran in einem Abstand von 7 mm parallel über einer kreisförmigen Metallplatte zu befestigen. Die Membran weist in Richtung der Metallplatte. Die Metallplatte ist weiß gestrichen, 40 cm im Durchmesser, mindestens 2,5 mm dick und muss horizontal und eben auf den Erdboden gelegt werden, ohne dass sich Hohlräume unterhalb der Platte befinden. Das Mikrofon befindet sich auf einem Plattenradius lotrecht zur Flugbahn des zu messenden propellergetriebenen Luftschiffes, 15 cm vom Mittelpunkt der Platte entfernt.

4.4.2 Wenn das Schallsignal auf Band aufgezeichnet wird, muss der Frequenzgang der gesamten elektrischen Messanlage während jeder Messreihe in einem Pegelbereich innerhalb von 10 dB vom Vollausschlag mit Rauschen oder rosa Pseudoräuschen bestimmt worden. Es muss sichergestellt sein, dass die Kalibrierung über den gesamten Frequenzbereich der Messanlage für jede Messung bekannt ist.

4.4.3 Ist ein Bandgerät Teil der Messkette, müssen auf jedes Band am Anfang und am Ende mindestens 30 s dieses elektrischen Kalibriersignals aufgezeichnet werden. Aufgezeichnete Daten werden nur dann akzeptiert, wenn die Pegeldifferenz zwischen den beiden Signalen im 10 kHz-Terz-Band nicht mehr als 0,75 dB beträgt.

4.4.4 Das Gesamtstörgeräusch, das sich aus dem Hintergrundgeräusch und dem elektrischen Rauschen der Messanlage zusammensetzt, muss vor der Lärmmessung des Luftfahrzeuges am Messort aufgezeichnet und ermittelt werden, wobei der Messbereich des Verstärkers so eingestellt wird, wie er für die Lärmmessung des propellergetriebenen Luftschiffes verwendet wird. Wenn der maximale Schalldruckpegel des propellergetriebenen Luftschiffes das Hintergrundgeräusch um weniger als 10 dB(A) überschreitet, muss eine niedrigere Überflughöhe gewählt werden. Die neue Flughöhe muss von der zuständigen Behörde anerkannt sein. Die Ergebnisse müssen dann nach einem anerkannten Verfahren auf die Referenz-Flughöhe umgerechnet werden

5. Korrektur der Messdaten

5.1 Weichen die Messbedingungen von den Referenzbedingungen ab,

müssen die Messdaten durch entsprechende Korrekturen, die im Folgenden aufgeführt sind, umgerechnet werden.

5.2 Die Korrekturen können auf die Abweichung zwischen tatsächlicher Flughöhe des propellergetriebenen Luftschiffes und Referenz-Flughöhe sowie auf die Abweichung zwischen gemessener Umfangs-Machzahl des Propellers und Referenz-Umfangs-Machzahl beschränkt werden. Die unterschiedliche atmosphärische Dämpfung zwischen meteorologischen Messbedingungen und Referenzbedingungen muss nicht korrigiert werden.

5.3 Den Lärmpegel unter Referenzbedingungen $L_{\text{tief AE, R}}$ erhält man, indem die im folgenden beschriebenen Korrekturterme zum gemessenen Lärmpegel $L_{\text{tief AE, T}}$ addiert werden:

$L_{\text{tief AE, R}} = L_{\text{tief AE, T}} + \Delta_{\text{tief 1}} + \Delta_{\text{tief 2}}$ wobei gilt:

$\Delta_{\text{tief 1}}$ Korrektur für die Abweichung der tatsächlichen Flughöhe von der Referenz-Flughöhe,

$\Delta_{\text{tief 2}}$ Korrektur für Abweichungen der Umfangs-Machzahl zwischen den Mess- und Referenzbedingungen.

5.4 Korrektur der Flughöhe

5.4.1 Die gemessenen Lärmpegel müssen auf die Referenz-Flughöhe des propellergetriebenen Luftschiffes über dem Messpunkt korrigiert werden. Dies erfolgt durch Addition von $\Delta_{\text{tief 1}}$.

$\Delta_{\text{tief 1}}$ berechnet sich nach der Gleichung:

$\Delta_{\text{tief 1}} = 13,5 \log (H / 300) \text{ dB SEL},$

wobei gilt:

H gemessene Flughöhe des propellergetriebenen Luftschiffes in Metern direkt über dem Messpunkt.

5.5 Korrektur der Umfangs-Machzahl

5.5.1 Ist die über dem Messpunkt gemessene Umfangs-Machzahl größer

oder gleich der Referenz-Umfangs-Machzahl, ist keine Korrektur durchzuführen.

5.5.2 Ist die über dem Messpunkt gemessene Umfangs-Machzahl kleiner als die Referenz-Umfangs-Machzahl, müssen die gemessenen Lärmpegel korrigiert werden. Dies erfolgt durch Addition von

$\Delta_{\text{tief 2}}$.

Delta tief 2 berechnet sich nach der Gleichung:

Delta tief 2 = $K \log (M \text{ tief } R / M \text{ tief } T)$ dB SEL, wobei gilt:

M tief R Referenz-Umfangs-Machzahl

M tief T die für den Messflug ermittelte Umfangs-Machzahl

Der Wert K ist durch Messflüge nach einem anerkannten Verfahren zu ermitteln. Zu diesem Zweck müssen Messungen bei wenigstens zwei niedrigeren Propellergeschwindigkeiten durchgeführt werden. Die Auswahl der niedrigeren Propellergeschwindigkeiten hat im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde zu erfolgen. K wird ermittelt, indem der auf die Referenz-Flughöhe korrigierte Schallexpositionspegel L tief AE gegen den Logarithmus der Umfangs-Machzahl aufgetragen wird.

Anmerkung: Die Referenz-Umfangs-Machzahl ist durch folgende

Gleichung definiert:

TauDN tief R

M tief R = -----

c tief R

Die für den Messflug ermittelte Umfangs-Machzahl ist, durch

folgende Gleichung definiert:

TauDN tief T

M tief T = -----

c tief T

wobei gilt:

- D Propellerdurchmesser in Metern,
- N tief R Propellerdrehzahl unter Referenzbedingungen in Umdrehungen pro Minute,
- N tief T gemessene Propellerdrehzahl in Umdrehungen pro Minute,
- c tief R Referenz-Schallgeschwindigkeit in Flughöhe in Meter pro Sekunde, wobei sich die Temperatur auf die Temperatur in Referenz-Flughöhe unter Annahme des vertikalen Temperaturgradienten der Standardatmosphäre von 0,65°C/100 m bezieht.
- c tief T Schallgeschwindigkeit in Flughöhe in Meter pro Sekunde, wobei sich die Temperatur auf die Temperatur in Flughöhe unter Annahme des vertikalen Temperaturgradienten der Standardatmosphäre von 0,65°C/100 m bezieht.

6. Messbericht und Gültigkeit der Messergebnisse

6.1 Messbericht

6.1.1 Der Messbericht muss die gemessenen und korrigierten Schalldruckpegel enthalten.

6.1.2 Der Messbericht muss die für die Messung, und Auswertung aller Lärm- und Leistungsdaten des propellergetriebenen Luftschiffes und aller meteorologischen Daten verwendete Ausrüstung enthalten.

6.1.3 Der Messbericht muss die folgenden meteorologischen Daten

enthalten, die unmittelbar vor, während und nach jedem Messflug an dem in Teil 1 Pkt. 3 vorgeschriebenen Messpunkt gemessen werden:

- a) Lufttemperatur und relative Luftfeuchtigkeit,
- b) Windgeschwindigkeit und Windrichtungen (30 s-Mittelwerte),
- c) Luftdruck.

6.1.4 Der Messbericht muss Besonderheiten der örtlichen Topographie, des Bodenbewuchses sowie alle Ereignisse, die die Schallaufzeichnung beeinflussen können, enthalten.

6.1.5 Der Messbericht muss die folgenden Daten des Luftfahrzeuges enthalten:

- a) Muster, Baureihe und Werknummer des Luftfahrzeuges, der Motore und der Propeller,
- b) Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges,
- c) alle Änderungen oder Sonderausrüstungen, soweit sie einen Einfluß auf die Lärmcharakteristik des Luftfahrzeuges haben,
- d) höchstzulässige Startmasse,
- e) statische Schwere,
- f) für jeden Überflug die mit kalibrierten Instrumenten ermittelte Fluggeschwindigkeit,
- g) für jeden Überflug die mit kalibrierten Instrumenten ermittelte Motorleistung als Ladedruck oder Leistung, die Propellerdrehzahl in Umdrehungen pro Minute, das Drehmoment und andere relevante Parameter,
- h) für jeden Überflug die Flughöhe des Luftfahrzeuges über dem Lärmmesspunkt.

6.2 Gültigkeit der Messergebnisse

6.2.1 Es müssen mindestens sechs gültige Überflüge bei

höchstzulässiger Dauerdrehzahl durchgeführt werden. Der Lärmpegel L tief AE ist das arithmetische Mittel der korrigierten Messpegel aller gültigen Lärmessflüge. Ohne Zustimmung der zuständigen Behörde darf kein gültiges Messergebnis beim Mittelungsprozess unberücksichtigt bleiben.

6.2.2 Die Anzahl der gültigen Überflüge muss so groß sein, dass sich statistisch ein 90%iger Vertrauensbereich ergibt, der $\pm 1,5$ dB SEL nicht überschreitet.

6.2.3 Bei Messungen mit niedrigeren Propellergeschwindigkeiten (Umfangsmachzahlen) müssen jeweils vier gültige Überflüge durchgeführt werden.

Anlage E

Teil 1

Lärmermittlungsverfahren für Heißluft-Luftschiffe

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 tief 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 (L_{Amax}) 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-Lärmmesspunkt muss im Horizontalflug in einer Höhe von 300 m (984 ft) $\pm$ 40 m ($\pm$ 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 $\pm 10^\circ$ von der Lotrechten über dem Referenz-Lärmmesspunkt 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.