



## Zürcher Gesetzessammlung seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur	<b>StAZH OS 52 (S. 385-388)</b>
Titel	<b>An- und Abflugverfahren sowie Lärmbekämpfungsvorschriften (Anhang 2 zum Betriebsreglement für den Flughafen Zürich)</b>
Ordnungsnummer	<b>748.22</b>
Datum	19.08.1992

[S. 385] Der Regierungsrat beschliesst:

### I. An- und Abflugverfahren

§ 1. Die vom Flughafenhalter festgelegten und nach Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt im Luftfahrthandbuch der Schweiz veröffentlichten An- und Abflugwege und -verfahren für Instrumenten- und Sichtflüge bilden Bestandteil dieses Anhangs und sind für die Luftfahrzeugführer verbindlich.

Grundsätze

Die im Luftfahrthandbuch der Schweiz veröffentlichten An- und Abflugwege für Sichtflüge gelten für Propellerflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 5700 kg sowie für Helikopter. Propellerflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von mehr als 5700 kg, die nicht für den Verkehr nach Instrumentenflugregeln ausgestattet sind oder die Verfahren für Instrumentenflüge nicht vollumfänglich einhalten können, folgen den für Instrumentenflüge festgelegten An- und Abflugwegen. Dasselbe gilt für Strahlflugzeuge, die nach Sichtflugregeln betrieben werden.

§ 2. Die Luftfahrzeugführer dürfen aus Gründen der Sicherheit von den veröffentlichten Verfahren abweichen.

Ausnahmen

Mit Bewilligung der Flugverkehrsleitung kann in Höhen über 5000 ft. AMSL, für Abflüge in Richtung ALBIX zwischen 22.00 und 06.00 Uhr indessen erst ab Flughöhe 80 von den zugeteilten Standard-Instrumentenabflugwegen abgewichen werden.

Vorbehalten bleiben ferner vorübergehend angeordnete Abweichungen von den veröffentlichten Verfahren gemäss Art. 34 Abs. 4 der Verordnung über die Luftfahrt.

### II. Lärmbekämpfung

§ 3. Bei Instrumentenanflügen soll der Sinkflug so eingeteilt werden, dass die Reiseflugkonfiguration unter Berücksichtigung der Flugsicherheit und der Anforderungen der Flugverkehrsleitung möglichst lange eingehalten wird. Die Reduktion der Geschwindigkeit und das Ausfahren der Widerstände sollen so erfolgen, dass sich das Luftfahrzeug kurz vor oder über dem

Anflüge  
a) Instrumenten-  
anflüge



Aussenmarker in der Landekonfiguration befindet und die korrekte Anfluggeschwindigkeit erreicht hat.

§ 4. Bei allen übrigen Anflügen ist das Verfahren nach § 3 sinngemäss anwendbar. Im Endanflug soll ein Winkel von mindestens drei Grad eingehalten werden.

b) Übrige Anflüge

§ 5. Bei Instrumentenanflügen erfolgt die Landung in der Regel auf Piste 14 oder auf Piste 16.

Landepisten  
a) Instrumenten-  
flüge

Auf einer anderen Piste darf unter Vorbehalt von Abs. 3 nur gelandet werden, wenn die Pisten 14 und 16 aus technischen oder meteorologischen Gründen unbenützbar sind.

Bei Anflügen von Turbopropellerflugzeugen des Regionalluftverkehrs aus nördlichen und östlichen Herkunftsorten, die mit einem Anflugwinkel von sechs Grad durchgeführt werden, kann die Landung auf Piste 28 erfolgen; die Zahl solcher Landungen ist jedoch auf höchstens zwölf pro Kalendertag beschränkt.

§ 6. Bei Sichtflügen erfolgt die Landung in der Regel auf Piste 28/10.

b) Sichtflüge

§ 7. Bei Schubumkehr darf die Leerlaufdrehzahl nur erhöht werden, wenn dies aus betrieblichen oder aus Sicherheitsgründen unumgänglich ist.

Schubumkehr

§ 8. Soweit die Verwendung der bordeigenen Hilfsaggregate von Luftfahrzeugen gemäss § 8 Abs. 2 Ziffer 2 bis 4 der Roll- und Abstellordnung (Anhang 3 zum Betriebsreglement für den Flughafen Zürich) zulässig ist, dürfen sie frühestens 60 Minuten vor der planmässigen Abflugzeit in Betrieb gesetzt werden; nach der Ankunft darf die Betriebsdauer 20 Minuten nicht überschreiten.

Bordeigene  
Hilfsaggregate

In besonderen Fällen kann der Verkehrsdienst der Flughafendirektion längere Betriebszeiten bewilligen.

Werden bordeigene Hilfsaggregate zu Unterhaltszwecken verwendet, muss die Betriebsdauer so kurz wie möglich gehalten werden.

§ 9. Der Start soll wenn immer möglich rollend erfolgen.

Abflüge  
a) Rollender Start;  
Steiggradient

Nach dem Abheben soll unter Berücksichtigung der Flugsicherheit der höchstmögliche Steiggradient eingehalten werden. // [S. 387]

§ 10. Mit Strahlflugzeugen soll der Steigflug nach dem IATA-Verfahren durchgeführt werden, sofern nicht nachgewiesen ist, dass für einen bestimmten Luftfahrzeugtyp ein anderes Verfahren insgesamt eine geringere Lärmbelastung erzeugt.

b) Steigflug mit  
Strahlflugzeugen

§ 11. Für Abflüge zwischen 07.00 und 21.00 Uhr gilt folgende Pistenrangordnung: Piste 28, 10, 34, 32, 16. Steht die vorrangig zu benützende Abflugpiste aus Gründen der Sicherheit (namentlich ungenügende Pistenlänge, besondere Wetterbedingungen, Pistenzustand) oder des Betriebs (namentlich gegenläufiger Verkehr; Schneeräumung, Pistensanierung) nicht zur Verfügung, ist auf die in der Rangordnung nächstfolgende Piste auszuweichen.

Abflugpisten



Zwischen 21.00 und 07.00 Uhr erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen auf Piste 34. Abweichungen sind nur aus Sicherheitsgründen zulässig.

§ 12. Fällt der Abflug auf Piste 34 in die Zeit zwischen 21.00 und 07.00 Uhr, erfolgt er von der Kreuzung mit dem Rollweg K aus, sofern nicht aus Gründen der Flugsicherheit die ganze Pistenlänge benötigt wird.

Abflug auf Piste  
34

Luftfahrzeuge, die beim Abflug von Piste 34 an der Messstelle Oberglatt in der Regel einen höheren Lärmwert als 95 dB(A) erzeugen, werden zwischen 22.00 und 06.00 Uhr zum Abflug nicht zugelassen.

§ 13. Für Schul- und Kontrollflüge gelten § 3 bis § 12 sinngemäss. Abweichungen sind nur im Rahmen eines vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigten Flugprogramms zulässig.

Schul- und  
Kontrollflüge

§ 14. Als Standläufe gelten Prüfungen von in Luftfahrzeugen eingebauten Triebwerken im Rahmen von Unterhaltsarbeiten, bei welchen die Leerlaufdrehzahlen überschritten werden.

Standläufe  
a) Begriff

§ 15. Standläufe auf Vorfeld, Rollwegen und Pisten bedürfen einer Bewilligung des Verkehrsdienstes der Flughafendirektion.

b) Standläufe auf  
Vorfeld,  
Rollwegen und  
Pisten

Zwischen 22.00 und 06.00 Uhr werden keine Bewilligungen erteilt. Bei bewilligten Standläufen müssen Dauer und Drehzahl soweit als möglich beschränkt werden.

§ 16. Im Wertareal dürfen Standläufe unter Vorbehalt von Abs. 2 und Abs. 3 nur unter Verwendung von Schalldämpferanlagen durchgeführt werden. // [S. 388]

c) Standläufe im  
Wertareal

In der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr sind Standläufe ohne Schalldämpfer mit Bewilligung des Verkehrsdienstes der Flughafendirektion zulässig,

1. wenn die Schalldämpferanlagen aus unvorhersehbaren technischen oder aus meteorologischen Gründen nicht verwendbar oder

2. wenn sie für das betreffende Flugzeugmuster nicht geeignet sind.

In der Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr sind Standläufe ohne Schalldämpfer mit Bewilligung des Verkehrsdienstes der Flughafendirektion nur zulässig, wenn die Schalldämpferanlagen aus unvorhersehbaren technischen oder aus meteorologischen Gründen nicht verwendbar sind.

§ 17. Die Swissair, Schweizerische Luftverkehr AG, erlässt für den Betrieb ihrer Schalldämpferanlagen die erforderlichen Vorschriften, die der Genehmigung der Flughafendirektion unterliegen.

d) Betriebs-  
vorschriften für  
Schalldämpfer-  
anlagen

### III. Schlussbestimmung

§ 18. Die Lärmbekämpfungsvorschriften und -verfahren auf dem Flughafen Zürich vom 3. März 1976 werden aufgehoben.

Aufhebung  
bisheriger Rechts



Zürich, den 19. August 1992

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Hofmann

Der Staatsschreiber:

Roggwiller

Vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigt am 23. Dezember 1992.

Vom Regierungsrat am 13. Januar 1993 auf den 1. Februar 1993 in Kraft gesetzt.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: sef)/25.03.2015]