

§ 11. Dieses Reglement tritt am 1. April 1976 in Kraft.

Inkrafttreten

Auf den gleichen Zeitpunkt werden das Reglement über die Zulagen und Entschädigungen bei der Kantonspolizei vom 2. Dezember 1971 sowie § 33 des Reglements über die Zulagen und Entschädigungen bei der Kantonspolizei vom 11. Dezember 1974 aufgehoben.

Zürich, den 3. März 1976

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Der Staatsschreiber:
Gilgen Roggwiler

Lärmbekämpfungsvorschriften und -verfahren auf dem Flughafen Zürich

(vom 3. März 1976)

1. ALLGEMEINES

- 1.1 Die nachstehenden Vorschriften bezwecken die Verminderung von Fluglärm in den besiedelten Gebieten der Umgebung des Flughafens Zürich.
- 1.2 Die technischen Einzelheiten sind im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP Schweiz) enthalten.
- 1.3 Von den publizierten Routen und Verfahren darf nur abgewichen werden, wenn es die Sicherheit des Luftfahrzeuges verlangt (vorbehalten bleibt LFV Art. 34 Abs. 4).
- 1.4 Luftfahrzeughalter, deren Luftfahrzeuge nachgewiesenermassen nicht in der Lage sind, diese Vorschriften und Verfahren zu befolgen, haben andere genehmigen zu lassen. Gesuche sind der Flughafendirektion einzureichen.

2. ANFLUG

2.1 ILS-Anflug

Der Sinkflug ist so einzuteilen, dass die Reiseflugkonfiguration unter Berücksichtigung der Flugsicherheit und der

Anforderungen der Flugverkehrsleitung möglichst lange eingehalten werden kann. Der Abbau der Geschwindigkeit und das Ausfahren der Widerstände haben so zu erfolgen, dass sich das Flugzeug kurz vor oder über dem Aussermarker in der Landekonfiguration befindet und die korrekte Anfluggeschwindigkeit erreicht hat.

2.2 **Übrige Anflüge**

2.2.1 Ziffer 21 ist sinngemäss anzuwenden.

Im Endanflug ist ein Winkel von nicht weniger als 3 Grad einzuhalten.

2.2.2 Platzrunden sind, sofern Sicht- und Wolkenhöhe dies erlauben, auf einer Höhe von 3000 ft QNH oder höher zu fliegen. Das Überfliegen von Ortschaften ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Vorbehalten bleibt Ziffer 9.3.2.

3. **Landepisten**

Landungen sind normalerweise auf den Pisten 14 und 16 durchzuführen. Auf anderen Pisten ist eine Landung nur zulässig, wenn die Pisten 14 und 16 aus technischen oder meteorologischen Gründen nicht benützbar sind. Vorbehalten bleibt Ziffer 9.3.3.

4. **Schubumkehr**

Die Leerlaufdrehzahl (idle reverse) darf nur erhöht werden, wenn dies aus operationellen oder Sicherheitsgründen erforderlich ist.

5. **Bordegene Hilfsaggregate**

Auf dem Vorfeld dürfen bordeigene Hilfsaggregate frühestens 60 Minuten vor der planmässigen Abflugzeit eingeschaltet werden. Die Betriebsdauer nach der Ankunft darf 20 Minuten nicht überschreiten. In besonderen Fällen kann der Verkehrsdienst längere Betriebszeiten bewilligen.

Bei Verwendung für Unterhaltszwecke ist die Betriebsdauer auf ein Minimum zu beschränken.

6. ABFLUG

6.1 Abflugwege

Von den im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP Schweiz) veröffentlichten Standard-Instrument-Abflugrouten (SID) darf nur in Höhen über 5000 ft QNH (zwischen 22.01 und 06.00 Uhr Lokalzeit für Abflüge in Richtung ALFA: FL 80) mit Bewilligung der Flugverkehrsleitung abgewichen werden. Die SID im Anfangssteigflug sowie der wegen Lärm zu meidende Luftraum sind auf beiliegender Karte dargestellt.

6.2 Abflugverfahren

6.2.1 Der Start hat nach Möglichkeit rollend zu erfolgen. Die Triebwerkleistung darf erst nach dem Eindrehen in die Startpiste erhöht werden.

6.2.2 Nach dem Abheben ist unter Berücksichtigung der Flugsicherheit der höchstmögliche Steiggradient einzuhalten.

6.2.3 Für Strahlflugzeuge ist der Steigflug gemäss nachstehend beschriebenen Verfahren durchzuführen:

a) Flugzeuge mit *Mantelstromtriebwerken*:

1. Start bis 2900 ft QNH mit
 - Startleistung
 - Auftriebshilfen in Startstellung
 - Geschwindigkeit $V_2 + 10$ kt (oder wie durch den Steigflugwinkel begrenzt)
2. Bei Erreichen von 2900 ft QNH
 - Triebwerkleistung auf nicht weniger als Steigflugleistung reduzieren.
3. Von 2900 ft QNH bis 4500 ft QNH
 - Geschwindigkeit $V_2 + 10$ kt.
4. Bei Erreichen von 4500 ft QNH
 - Übergang zum normalen Streckensteigflug (Aufholen von Geschwindigkeit und Einfahren der Auftriebshilfen).

b) Flugzeuge mit *Einstromtriebwerken*:

Die Reduktion der Triebwerkleistung muss auf 2100 ft QNH erfolgen. Im übrigen findet das unter lit. a beschriebene Verfahren Anwendung.

- c) Die Überwachung der Einhaltung von Ziffer 6.2.3 erfolgt durch die automatische Lärmessanlage (monitoring).

6.3 Abflugpisten

- 6.3.1 Zwischen 07.01 und 21.00 Uhr Lokalzeit sind normalerweise alle Abflüge auf Piste 28/10 durchzuführen. Ist ein Abflug auf Piste 28/10 aus operationellen Gründen nicht möglich, so steht die Piste 34/16 zur Verfügung.
- 6.3.2 Die Abflüge nicht lärmzertifizierter Luftfahrzeuge sind bei Langstreckenflügen über 4000 km Flugdistanz auf Piste 34 durchzuführen.
- 6.3.3 Zwischen 21.01 und 07.00 Uhr Lokalzeit sind normalerweise alle Abflüge von Strahlflugzeugen auf Piste 34 durchzuführen.
- 6.3.4 Abweichungen von den Ziffern 6.3.1, 6.3.2 und 6.3.3 sind aus Sicherheitsgründen (besondere Wetterbedingungen, Pistenzustand) zulässig.
- 6.3.5 Der Start auf Piste 34 muss zwischen 21.01 und 07.00 Uhr Lokalzeit bei der Kreuzung von Rollweg K erfolgen, sofern nicht aus Gründen der Flugsicherheit die volle Pistenlänge erforderlich ist.
- 6.3.6 Luftfahrzeuge, die beim Wegflug von Piste 34 an der Messstelle Oberglatt in der Regel mehr als 95 dB(A) Lärm erzeugen, werden zwischen 22.01 und 06.00 Uhr Lokalzeit nicht zugelassen.

7. SCHUL- UND KONTROLLFLÜGE

Die Lärmbekämpfungsvorschriften und -verfahren gelten auch für Schul- und Kontrollflüge.

Abweichungen sind im Rahmen eines vom Eidgenössischen Luftamt genehmigten Flugprogrammes zulässig.

8. STANDLÄUFE

- 8.1 Als Standläufe gelten Prüfungen von in Flugzeugen eingebauten Triebwerken, bei welchen die Leerlaufdrehzahlen überschritten werden.

- 8.2 Auf Vorfeld, Rollwegen und Pisten bedürfen Standläufe einer Bewilligung durch den Verkehrsdienst. Zwischen 22.01 und 06.00 Uhr Lokalzeit werden keine Standläufe bewilligt. In der übrigen Zeit ist die Dauer und die Drehzahl nach Möglichkeit zu beschränken.
- 8.3 Auf den Vorplätzen im Werftareal dürfen Standläufe von Strahltriebwerken nur unter Verwendung von Schalldämpfungsanlagen durchgeführt werden. Standläufe mit Propellertriebwerken sind in der Zeit von 22.01 bis 06.00 Uhr Lokalzeit nicht gestattet.
- 8.4 **Ausnahmen**
- Der Verkehrsdienst kann Standläufe von Strahltriebwerken ohne Schalldämpfer im Werftareal bewilligen:
- wenn die Schalldämpfungsanlagen aus unvorhergesehenen technischen oder meteorologischen Gründen nicht verwendbar sind,
 - wenn die Schalldämpfungsanlagen für das betreffende Flugzeugmuster nicht geeignet sind.
- 8.5 Die Swissair, Schweizerische Luftverkehrs AG, erlässt für den Betrieb der Schalldämpfungsanlagen besondere Vorschriften. Diese sind der Flughafendirektion zur Genehmigung vorzulegen.

9. SICHTFLUG

- 9.1 Die Lärmbekämpfungsvorschriften und -verfahren gelten für den Sichtflug sinngemäss.
- 9.2 Die im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP Schweiz) veröffentlichten VFR-An- und Abflugrouten gelten für ein- und mehrmotorige Propellerflugzeuge bis 5700 kg maximalem Abfluggewicht sowie für Helikopter.
- 9.3 **Ausnahmen**
- 9.3.1 In Ausnahmefällen kann die Flughafendirektion andere Flugwege festlegen.
- 9.3.2 Platzrunden sind, sofern Sicht- und Wolkenhöhe dies erlauben, auf einer Höhe von 2100 ft QNH (bei mehrmotorigen Propellerflugzeugen: 3000 ft QNH) zu fliegen.

9.3.3 Landungen sind normalerweise auf Piste 28/10 durchzuführen.

10. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Die Lärmbekämpfungsvorschriften und -verfahren auf dem Flughafen Zürich treten unter Vorbehalt der Genehmigung durch das Eidgenössische Luftamt am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft. Sie ersetzen die Verfahren für die Lärmbekämpfung auf dem Flughafen Zürich vom 1. September 1964 (Neufassung Januar 1970).

Zürich, den 3. März 1976

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Der Staatsschreiber:
Gilgen Roggwiler

Genehmigt vom Eidg. Luftamt am 22. März 1976.

Disziplinarordnung der Universität Zürich

(vom 17. Februar 1976)

I. Geltungsbereich

§ 1. Diese Disziplinarordnung gilt für die immatrikulierten Studierenden, die Auditoren, Doktoranden und übrigen Prüfungskandidaten.

§ 2. Die Disziplinalgewalt steht allein den in dieser Disziplinarordnung genannten Instanzen zu. Fakultäten und Institute sind nicht befugt, Disziplinarmaßnahmen zu treffen. Dagegen sind die Fakultäten berechtigt, Prüfungsausweise nachträglich zu annullieren, wenn sich ergibt, dass bei deren Erwerb unerlaubte Mittel angewendet wurden.

Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über ausseruniversitäre Prüfungen.