NfL I - 1/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 15. Januar 1976

I-1/76

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Hamburg

Inhaltsangabe

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Gelände des Flughafens

2. Allgemeine Angaben

3. Wetterverhältnisse

4. Bauliche Anlagen

5. Luftfahrthindernisse

6. Der Flughafenunternehmer, die behördlichen Dienststellen und die Unternehmen auf dem Flughafen

7. Verkehrsverbindungen

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2. 1 Befugnis zum Starten und Landen
2. 2 Start- und Landeeinrichtungen
2. 3 Rollen und Schleppen
2. 4 Abfertigungsvorfeld
2. 5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)
2. 6 Abstellen und Unterstellen
2. 7 Lärmschutz
2. 8 Betriebsstoffversorgung
2. 9 Wartungsarbeiten
2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

3. Betreten und Befahren

3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge
3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
3. 4 Mitführen von Hunden

4. Sonstige Betätigung

4. 1 Gewerbliche Betätigung
4. 2 Sammlungen; Werbungen; Verteilen von Druckschriften
4. 3 Lagerung
4. 4 Bauarbeiten

5. Sicherheitsbestimmungen

6. Fundsachen

7. Verunreinigung, Abwässer

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Anlage: Sicherheitsbestimmungen

1. Umgang mit Kraftstoffen
2. Betrieb von Luftfahrzeugtriebwerken
3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer
4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren
5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten
6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen
7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

Teil I

Beschreibung des Flughafens

(Änderungen der Beschreibung werden in den "Nachrichten für Luftfahrer" und im "Luftfahrthandbuch Deutschland" bekanntgegeben.)

1. Gelände des Flughafens

1.1 Bezugspunkt:

Geographische Breite: 53°37'55"Nord

Geographische Länge: 09°59'22"Ost

Lage: Achse der Start- und Landebahn 05/23, 990 m südwestlich der Schwelle 23

1.2 Entfernung und Richtung von der Stadt: 8,5 km (4,6 sm) nördlich der Stadtmitte Hamburgs

1.3 Flughafenhöhe: 16,10 m (53 Fuß) über NN (Schwelle 16)

1.4 Flughafenbezugstemperatur: 18,8° C

1.5 Ortsmißweisung: 2,3° West (1974,5)

1.6 Übergangshöhe: 4000 Fuß (1270 m)

1.7 Start- und Landeanlagen: Die Lage der Start- und Landeanlagen ist aus der Flugplatzkarte Hamburg des Luftfahrthandbuchs ersichtlich.

Bezeichnung und Richtung der Start- und Landebahnen:

05/23 rechtweisende Richtung 050°/230°

16/34 rechtweisende Richtung 153°/333°

Abmessungen der Start- und Landebahnen:

05/23: 3250 m x 45,8 m
(Länge zwischen den Schwellen 3095 m)

16/34: 3665 m x 45,8 m
(Länge zwischen den Schwellen 3220 m)

05/23 (Notlandebahn) 1200 m x 50 m

Start- und Landebahndecken:

05/23 Bitumen und Beton

16/34 Bitumen (Startbahnenden Beton)

05/23 (Notlandebahn) Gras

Tragfähigkeit:

05/23	Bitumen,	LCN "d"	100	20 Zoll
	Beton,	LCN "l"	100	30 Zoll
16/34	Bitumen,	LCN "d"	100	20 Zoll
	Beton,	LCN "l"	100	27 Zoll

Gefälle:

23 05 NO/SW 0,09%

16 34 NW/SO 0,13%

1.8 Befeuerungsanlagen: Darstellung im Luftfahrthandbuch, Flugplatzkarte Hamburg

1. 9 Markierungshilfen:	Schwellen-, Start- und Landebahnbezeichnung, Aufsetzzone, Start- und Landebahnmittellinie, Rollbahnmittellinie, Rollhalteorte
1. 10 Instrumenten-Lande-Anlagen:	ASR und ILS
1. 11 Rollbahnen:	vom Vorfeld bis zu den Start- und Landebahnenden sowie zur Kreuzung der Start- und Landebahnen: Beton oder Bitumen 23 m breit (vom Vorfeld zur Startbahn 23 = 90 m breit und vom Vorfeld zur Startbahn 34 = 112 m breit)
1. 12 Vorfeld:	Beton (Ostteil) 130 800 qm Tragfähigkeit LCN 100 "I" 30 Zoll Bitumen (Westteil) 87 500 qm Tragfähigkeit LCN 100 "d" 23,5 Zoll Beton (Südteil) 96 200 qm LCN 100 "I" 37,8 Zoll

2. Allgemeine Angaben

2. 1 Betriebszeit:	24 Stunden
2. 2 Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit:	Keine Einschränkungen
2. 3 Zoll- und Sanitätsflughafen:	Der Flughafen ist als Zoll- und Sanitätsflughafen zugelassen.
2. 4 Tankdienst:	Von den auf dem Flughafen ansässigen Betriebsstoffgesellschaften werden alle erforderlichen Vergaser- und Turbinentreibstoffe sowie Ölsorten bereitgehalten. Einzelheiten siehe Luftfahrthandbuch.
2. 5 Feuerlösch-, Rettungs- und Unfalldienst:	Die jeweilige Ausstattung der Flughafenfeuerwehr mit Feuerlösch-, Rettungs- und Bergungsfahrzeugen sowie Gerät ist aus dem Luftfahrthandbuch ersichtlich. Alarmierung der Feuerwehr Hamburg durch unmittelbaren Feuermelder in der Flughafenfeuerwache; Unfall- und Erste-Hilfe-Dienst der Flughafenfeuerwehr (24-stündige Bereitschaft); Sanitäts- und Quarantänestation; Sanitätsstation des Deutschen Roten Kreuzes im Abfertigungsgebäude.
2. 6 Abfertigungsgerät:	Zur Durchführung der Abfertigungsdienste stellt der Flughafenunternehmer Geräte und Einrichtungen nach Maßgabe der Verträge über die Durchführung der Bodenverkehrsdienste zur Verfügung.
2. 7 Schneeräumgerät:	Für die Freihaltung der Start- und Landeanlagen, Betriebsflächen und Straßen von Schnee und Eis stehen leistungsfähige Räumgeräte bereit.
2. 8 Notstromversorgung:	Für die Notstromeinspeisung bei Ausfall des Netzstromes sind 4 Notstromaggregate vorhanden.

3. Wetterverhältnisse

Vorherrschende Windrichtung: WSW

Mittlere Tageshöchsttemperatur: Sommer 22,4° C (Juli)
Mittlere Tagestiefsttemperatur: Winter — 2,7° (Februar)

Mittlerer Luftdruck:
Sommer 1012,2 mb (1500 GMT, Juli)
Winter 1012,1 mb (0600 GMT, Februar)

Absolute Luftfeuchtigkeit (Mittelwerte):
Sommer 10,8 g/cbm (1500 GMT, Juli)
Winter 4,2 g/cbm (0600 GMT, Februar)

4. Bauliche Anlagen

siehe Flugplatzkarte Hamburg des Luftfahrthandbuchs

5. Luftfahrthindernisse

Lage und Höhe der Luftfahrthindernisse sind aus den Flugplatzhinderniskarten des Luftfahrthandbuchs ersichtlich.

6. Der Flughafenunternehmer, die behördlichen Dienststellen und die Unternehmen auf dem Flughafen

6. 1 Der Flughafenunternehmer:

Flughafen Hamburg GmbH

Postanschrift:	2000 Hamburg 63, Postfach 100
Fernsprech-Sammel-Nr.:	(040) 50 81
Durchwahl:	(040) 508 und Nebenstellennummern
Fernschreiber:	021 2807

6. 2 Behördendienststellen:

Bundesanstalt für Flugsicherung — Flugsicherungsstelle Hamburg —

Bundesfinanzverwaltung:	Zollamt Hamburg-Flughafen
Bundesgrenzschutz:	Grenzschutzstelle Flughafen Hamburg
Deutsche Bundespost:	Luftpostleitstelle Hamburg Postamt Hamburg — Flughafen
Deutscher Wetterdienst:	Flugwetterwarte Hamburg-Fuhlsbüttel
Freie und Hansestadt Hamburg	**Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft** Luftaufsicht Flughafen Lärmschutzbeauftragter **Baubehörde** Neubauamt Flughäfen **Gesundheitsbehörde** Hafenärztlicher Dienst **Behörde für Inneres** Polizeirevierwache 48 Sonderwache Flughafen

Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt
Luftfahrt-Bundesamt, Außenstelle Nord

6. 3 Unternehmen

Luftverkehrsgesellschaften

Charter- und Bedarfsfluggesellschaften sowie sonstige Luftfahrt-Unternehmen

Betriebsstoff-Gesellschaften

Speditionsunternehmen, IATA-Agenten, Makler usw.

Bank

Reisebüro

Gaststättenbetriebe

Fremdenverkehrs- und Kongreßzentrale (Bettennachweis)

Einzelhandelsverkaufsstände in der Haupthalle

(Blumen, Tabakwaren, Lebensmittel, Bücher, Zeitschriften, Reisebedarf, Parfümerien, DUTY FREE SHOP usw.)

Friseur

Fotograf

7. Verkehrsverbindungen

Autobus-Zubringerdienst vom/zum Zentral-Omnibus-Bahnhof (Fluggast-Pavillon)
Taxi, Autobuslinien, Mietwagen

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1. 1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

1. 2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2. 1 Befugnis zum Starten und Landen

2. 1. 1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafen-Gebührenordnung festgelegten Entgelte mit allen Arten von Luftfahrzeugen gestattet, mit Flugzeugen und Hubschraubern jedoch nur bis zu dem in Teil 1. 1. 7 — Tragfähigkeit — festgesetzten Belastungswert (LCN).

Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbeschränkungen, die im Luftfahrthandbuch Deutschland nebst Kartenband in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.

2. 1. 2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2. 2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle gebunden.

2. 3 Rollen und Schleppen

2. 3. 1 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2. 3. 2 Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2. 3. 3 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder — nach näherer Vereinbarung — von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines großen Luftfahrzeuges muß, der eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2. 4 Abfertigungsvorfeld

2. 4. 1 Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung — z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen — ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2. 4. 2 Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Die Luftfahrzeuge werden von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewinkt.

2. 5 Abfertigung

Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge (Bodenverkehrsdienst) gegen Entgelt durchzuführen, sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist. In solchen Einzelfällen haben die Luftfahrzeughalter ihre Abfertigungsgeräte und -fahrzeuge an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen.

2. 6 Abstellen und Unterstellen

2. 6. 1 Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als zwei Stunden auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf einer Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder — wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt — das Luftfahrzeug durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen lassen.

2. 6. 2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeugs obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2. 6. 3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeugs gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2. 6. 4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2. 6. 4. 1

— Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen- Krane und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2. 6. 4. 2

— Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2. 6. 4. 3

— Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2. 6. 4. 4

— Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2. 6. 4. 5

— Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2. 7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2. 8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2. 9 Wartungsarbeiten

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie das Waschen und Absprühen von Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden.

2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2. 10. 1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2. 10. 2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, daß diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

3. Betreten und Befahren

3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge

3. 1. 1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3. 1. 2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3. 1. 3 Für das Betreten des Aussichtsgartens und des Modellraumes sowie die Benutzung der Rundfahrtwagen ist Eintritts- bzw. Fahrgeld zu entrichten; seine Höhe ist durch Aushang bekanntgemacht.

3. 1. 4 Wer auf dem Landwege Fracht, die auf dem Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen fortschafft, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näherer Weisung über Flugdaten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3. 2. 1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3. 2. 2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an der Abflug- und Ankunftseite des Hauptgebäudes aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur an der Frachthalle abgeladen oder aufgeladen werden.

Ausnahmegenehmigungen des Flughafenunternehmers bleiben von dieser Regelung unberührt.

3. 2. 3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3. 2. 4 Kleinfahrzeuge (z. B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3. 3. 1 Allgemeines

3. 3. 1. 1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers — und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter — betreten oder befahren werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

— das Rollfeld,
— das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
— die Luftfahrzeughallen,
— die Warteräume,
— die Transiträume,
— die Gepäck- und Frachthallen,
— die Garagen und Werkstätten,
— die Betriebs- und Bauhöfe,
— die Baustellen,
— das Werftgelände (DLH).

Satz 1 gilt entsprechend für folgende Grundstücke und Anlagen außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes:

— Senderzentrale,
— Voreinflugzeichen,
— Haupteinflugzeichen,
— Anflug-Funkfeuer,
— Anflugbefeuerungen.

Die Anlagen außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes sind mit Hinweisschildern in schwarzer Schrift auf gelbem Grund zu versehen:

"Diese Anlage dient der Sicherheit der Luftfahrt. Das unbefugte Betreten und das Beschädigen der Anlage ist verboten und wird strafrechtlich verfolgt.

Bundesanstalt für Flugsicherung"

3. 3. 1. 2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3. 3. 1. 1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3. 3. 1. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3. 3. 1. 4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Paß- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3. 3. 1. 5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3. 3. 1. 6 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3. 3. 2 Rollfeld

3. 3. 2. 1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3. 3. 1. 1 notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich zu unterrichten.

3. 3. 2. 2 Will ein Beauftragter der in Absatz 3. 3. 1. 4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er — außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers — die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 3. 3. 2. 1 Satz 2 zu beachten.

3. 3. 2. 3 Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, daß ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können.

3. 3. 2. 4 Bei unsichtigem Wetter darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die

— in ständiger Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind,

oder

— von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3. 3. 3 Vorfelder

3. 3. 3. 1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3. 3. 3. 2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrsregelungen verbindlich.

3. 3. 3. 3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3. 4 Mitführen von Hunden

Hunde sind an der Leine zu führen.

4. Sonstige Betätigung

4. 1 Gewerbliche Betätigung

Gewerbliche Betätigung ist nur auf Grund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die auch ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand haben kann, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.

Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4. 2 Sammlungen; Werbungen; Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4. 3 Lagerung

4. 3. 1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 3. 2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 4 Bauarbeiten

Vor dem Beginn von Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Pförtner oder Auskunft/Information) abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7. 1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenunternehmer die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7. 2 Abwässer

Soweit der Flughafenunternehmer nichts anderes bestimmt, darf in die Abwassereinläufe (Abwasserdolen) nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, daß Wasser radioaktiv oder anderweitig, z. B. durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe oder Öl, verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Hamburg.

11. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

Die Flughafenbenutzungsordnung mit der Anlage "Sicherheitsbestimmungen" tritt am 15. Oktober 1975 in Kraft.

NfL 120/66 wird hiermit aufgehoben.

Hamburg, den 25. September 1975

Flughafen Hamburg
Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Dr. Christiansen
Dipl.-Ing. Schleicher

Hamburg, den 10. Oktober 1975

Genehmigt:

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft
Amt für Hafen, Schiffahrt und Verkehr

Dr. Behrendt

Anlage "Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5
der Flughafenbenutzungsordnung

1. Umgang mit Kraftstoffen

1. 1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1. 2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muß ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafen-Feuerwehr zulässig.

1. 3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muß es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1. 4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeugs dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min. auf 10 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min. auf 20 m.

1. 5 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Absatz 1. 4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafenfeuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1. 6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

1. 7 Sondervorschriften für Unterflur-Betankungsanlagen sind zu beachten.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2. 1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen außer in der Lärmschutzhalle nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2. 2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2. 3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2. 4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung ist für Propellerflugzeuge erwünscht und wird empfohlen.

2. 5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeugs mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2. 6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anläßt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, daß die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2. 7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen — wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfer — ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5. 1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5. 2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5. 3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Behälter außerhalb der Halle zu entleeren.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6. 1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, daß keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6. 2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6. 3 Leere Kraftstoff- und Schmierstoffässer sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6. 4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, daß eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7. 1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

— die Feuermelder zu betätigen und außerdem

— die Flughafenfeuerwehr, Fernsprecher Nr. 555 zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7. 2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Sanitätsstelle, Fernsprecher Nr. 555 zu benachrichtigen.

7. 3 Im übrigen gilt der Alarmplan für den Flughafen Hamburg.

NfL I - 2/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 15. Januar 1976

I–2/76

Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens Stuttgart

Inhaltsangabe

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben
2. Meteorologische Angaben
3. Angaben über die Flugbetriebsanlagen

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen
2. 1 Befugnis zum Starten und Landen
2. 2 Start- und Landeeinrichtungen
2. 3 Rollen und Schleppen
2. 4 Abfertigungsvorfeld
2. 5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)
2. 6 Abstellen und Unterstellen
2. 7 Lärmschutz
2. 8 Betriebsstoffversorgung
2. 9 Wartungsarbeiten
2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

3. Betreten und Befahren
3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge
3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
3. 3. 1 Allgemeines
3. 3. 2 Rollfeld
3. 3. 3 Vorfelder
3. 4 Mitführen von Hunden

4. Sonstige Betätigung
4. 1 Gewerbliche Betätigung
4. 2 Sammlungen; Werbungen; Verteilen von Druckschriften
4. 3 Lagerung
4. 4 Bauarbeiten

5. Sicherheitsbestimmungen

6. Fundsachen

7. Verunreinigungen, Abwässer
7. 1 Verunreinigungen
7. 2 Abwässer

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

11. Zustellungsbevollmächtigter

Anlage:

„Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5 der Flughafenbenutzungsordnung

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben

1.1 Bezeichnung:	Verkehrsflughafen Stuttgart ICAO-Abkürzung EDDS
1.2 Lage:	10 km Luftlinie südlich der Stadtmitte von Stuttgart auf den Markungen Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt
1.3 Flughafenbezugspunkt: (FLBP/ARP)	
Geographische Breite:	48°41'19"Nord
Geographische Länge:	9°12'39"Ost
Lage:	1.330 m östlich der Startbahnschwelle West
Bezugshöhe für Bauschutzbereich:	370 m über NN
1.4 Flughafenhöhe: (Startbahnschwelle West 08)	396,08 m (1.301,8 ft) über NN
1.5 Ortsmißweisung:	2°34'W (1975/X)
mit jährlicher Änderung:	— 0,07°
1.6 Betriebszeit:	24 Stunden
Sonderflüge:	Für die Abfertigung von nicht planmäßigen Flügen während der Nacht ist eine 24stündige, während der Tageszeit eine 6stündige Voranmeldung bei der Verkehrsabteilung notwendig
1.7 Flughafenunternehmer:	Flughafen Stuttgart GmbH
1.8 Postanschrift:	7000 Stuttgart 23 Flughafen Postfach 23 01 80
1.9 Drahtanschrift:	Flughafen Stuttgart
1.10 Fernsprecher:	Stuttgart 79011 Durchwahl 7901 . . . Vorwahl: Ortsnetzkennzahl Stuttgart 0711 . . .
1.11 Fernschreiber:	7 24 56 89 und 7 24 56 83
1.12 Sekretariat:	7000 Stuttgart 23 Flughafen Bürogebäude
1.13 Gewerbliche Unternehmen:	Luftfahrtunternehmen mit internationalem und nationalem Linienverkehr sowie Gelegenheitsverkehr IATA-Luftfrachtspediteure Luftreisebüro Gaststättenbetrieb (Flughafenrestaurant, Flughafen-Hotel) Bordverpflegung Flughafenkantine Sonstige gewerbliche Unternehmen: Ladengeschäfte Duty-Free-Shop (Zoll- und steuerfreier Verkauf) Bank Friseur Öffentliche Straßentankstelle mit Wagenpflegestation
1.14 Sanitätsbereitschaft:	Unfallstation befindet sich in der Feuerwache. Sanitäter und Krankenwagen stehen jederzeit, ein Arzt auf Abruf zur Verfügung. Erste Hilfe über Fernsprecher 221
1.15 Feuerlöschfahrzeuge und Geräte:	Feuerlöschfahrzeuge und Geräte sind entsprechend den Richtlinien der ICAO vorhanden. Telefonischer Unfall- oder Feueralarm über Nebenstelle 112, über BFS-Kontrollturm sowie über Feuermeldeanlage. Notruf (Polizei) 110 Erste Hilfe 221 jeweils Nebenstelle
Landebahnbeschäumungseinrichtungen:	Spezialgeräte zur Landebahnbeschäumung stehen zur Verfügung.
Winterdienstgeräte:	Schneepflüge, Kehrblasgeräte, Schneefräsen, Streufahrzeuge und Alkoholenteisungsfahrzeuge stehen zur Verfügung.

1. 16 Verkehrsverbindungen:	
Zufahrtstraßen:	Autobahn Karlsruhe-Ulm, Ausfahrt Stuttgart-Süd und Ausfahrt Stuttgart-Flughafen; Bundesstraße 27 mit Abzweigung der Flughafenzufahrtstraße bei Echterdingen Von Stuttgart: Stuttgart-Degerloch über B 27 oder Mittlere Filderstraße/Flughafenzufahrtstraße
Öffentliche Verkehrsmittel:	Schnellbuslinie A für Fluggäste zwischen Flughafen und Stuttgart-Hauptbahnhof, Haltestelle beim City Air Terminal Ecke Lautenschlagerstraße/Kronenstraße (Direktverbindung); Europa-Bus Frankfurt-Basel; Bahnbuslinien: Stuttgart — Bad Ditzenbach Leinfelden-Echterdingen — Tübingen; Omnibuslinie F: Neuhausen — Leinfelden-Echterdingen (mit Anschluß nach Esslingen) — Stuttgart-Vaihingen; Straßenbahnverbindung zwischen Stuttgart und Leinfelden-Echterdingen Ort (2 km vom Flughafen)
Mietwagen:	Mietwagen und Selbstfahrerwagen am Flughafen
Taxis:	Droschken-Standplätze vor und westlich des Flughafen-Abfertigungsgebäudes
Bahnanschluß:	Bahnhof Echterdingen für Frachtverkehr
1. 17 Abfertigungsanlagen:	Der Flughafen verfügt über ein Fluggastabfertigungsgebäude mit allen erforderlichen Einrichtungen. Frachtlagerräume: Verladegeräte jeder Art vorhanden
Bauliche Anlagen:	siehe Luftfahrthandbuch
1. 18 Tankeinrichtungen:	
Treibstoffsorten:	Esso JET AI Shell JET AI BP JET AI (Ausl. d. Shell)
Ölsorten:	Esso 2380 Shell AsO 390, 500 Esso-Agentur (Gen. Aviation) Kula und Breuninger 100 L, JET AI DELE 80, 100, AD 80, AD 100 Turbo-Oil 2380, 2389, 274 (2stündige Voranmeldung)
Tankvorrichtungen und Beschränkungen der Tankmöglichkeit:	Flugfeldtankwagen 24 Stunden; von 23.00 bis 06.00 Uhr mit 1stündiger Voranmeldung; für allgemeine Luftfahrt 24 Stunden; von 22.00 bis 07.00 Uhr mit Voranmeldung.
1. 19 Unterstellung von Luftfahrzeugen:	1 Halle: 89 x 49 m, Torhöhe 14,5 m (Halle D) 1 Halle: 135 x 32 m, Torhöhe 6,0 m (Halle Q)
1. 20 Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit:	Keine Beschränkungen
2. Meteorologische Angaben:	
2. 1 Vorherrschende Windrichtung:	Südwest
2. 2 Flughafenbezugstemperatur:	19,4° C
3. Angaben über die Flugbetriebsanlagen	
3. 1 Start- und Landebahn:	ICAO-Klasse B
Bezeichnung:	08/26
Rechtweisende Richtung:	074°/254°
Abmessungen:	2.550 m x 50 m
Sicherheitsstreifen:	2.670 m x 300 m

Start- und Landebahndecke:	Beton
Tragfähigkeit:	LCN 75
Längsgefälle:	1,02% von West nach Ost fallend
Sicherheitsstart- und Landestrecke:	Für Start in Richtung 26 und 08: 2.550 m

3. 2 Bewegungsflächen:

Abfertigungsvorfeld:	Auf der Nordseite des Flughafens, Beton, 215.800 qm, CONC, LCN 100 "l" = 36,7 ins
Hallenvorfeld:	24.400 qm, ASPH, LCN 60 "d" = 12,0 ins Grasabstellflächen für die allgemeine Luftfahrt

3. 3 Rollbahnen:

TWY	Breite m	Tragfähigkeit			
		LCN	"l" ins	"d" ins	SFC
B, E, F, G, H	22,5	100	36,7	—	CONC
C	22,5	74	—	25	ASPH
D *	22,9	60	—	20	ASPH

* TWY D nur für Luftfahrzeuge bis 5.700 kg MPW benutzbar

3. 4 Landebereich für Hubschrauber:	Gras, 50 x 50 m, im nördlichen Teil des Rollfeldes

3. 5 Optische Hilfen:

Wegweiseranlage für das Rollen:	Numerierungs-Schilder und Wegweiser unbeleuchtet
Optische Ortungshilfen:	Flugplatzleuchtfeuer weiß/weiß auf dem Dach des Kontrollturms
Anzeigegeräte und Bodensignalanlagen:	Landerichtungsanzeiger beleuchtet; Signalfeld
Befeuerungseinrichtungen:	siehe Luftfahrthandbuch — Band I —
Notbefeuerung:	Notstromaggregate für Startbahn-Hoch- und -Niederleistungsbefeuerung; Rollbahn-Mittellinienbefeuerung nicht notstromversorgt
Hindernismarkierung und -befeuerung:	Hindernisse sind entsprechend den Richtlinien der ICAO befeuert
Markierungshilfen:	Anflug, Start- und Landebahnmittellinie, Start- und Landebahnbezeichnung, Schwellen, Start- und Landebahn-Aufsetzzone, Start- und Landebahnrand, Rollhalteorte, Rollbahnmittellinie
Hindernisse:	siehe Luftfahrthandbuch Band II
3. 6 Funktechnische Einrichtungen:	ILS 26 (Cat. I), NDB 08, ASR 4, VDF
3. 7 Örtliche Beschränkungen:	Zum Starten, Landen und Rollen von Luftfahrzeugen dürfen nur die hierfür vorgesehenen befestigten Flächen benutzt werden.
3. 8 Bauschutzbereich:	Der Bereich, in dem die in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich), ist in dem der Verfügung des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 14. Dezember 1959 — Nr. Verk. 8724/169 — beigefügten Übersichtsplan im Maßstab 1 : 25.000 festgelegt (§ 42 Abs. 3 LuftVZO). Der Höhenbezugspunkt ist 370 m über NN.

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1. 1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

1. 2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2. 1 Befugnis zum Starten und Landen

2. 1. 1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafen-Gebührenordnung festgelegten Entgelte mit Flugzeugen bis zu 35.000 kg isolierter Einzelradlast auf der Start- und Landebahn 074°/254° QFU sowie Hubschraubern und Luftschiffen gestattet. Der Betrieb von Segelflugzeugen, Frei- und Fesselballonen, Drachen, Flugmodellen und sonstigen für die Benutzung des Luftraums bestimmten Geräten ist nur mit besonderer Erlaubnis des Flughafenunternehmers und nur im Einvernehmen mit den zuständigen Flugsicherungsorganen zulässig.

2. 1. 2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2. 2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollpläne gebunden, sofern sie nicht von der Flugverkehrskontrollstelle andere Weisungen erhalten.

2. 3 Rollen und Schleppen

2. 3. 1 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2. 3. 2 Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2. 3. 3 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder — nach näherer Vereinbarung — von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines großen Luftfahrzeugs muß, der eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2. 4 Abfertigungsvorfeld

2. 4. 1 Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung — z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen — ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2. 4. 2 Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Die Luftfahrzeuge werden von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewinkt.

2. 5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)

Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge (Bodenverkehrsdienst) gegen Entgelt durchzuführen, sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist. In solchen Einzelfällen haben die Luftfahrzeughalter ihre Abfertigungsgeräte und -fahrzeuge an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen.

2. 6 Abstellen und Unterstellen

2. 6. 1 Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als 1 Stunde auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer ihm zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder — wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt — das Luftfahrzeug durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2. 6. 2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeugs obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2. 6. 3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeugs gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2. 6. 4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2. 6. 4. 1

— Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2. 6. 4. 2

— Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2. 6. 4. 3

— Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2. 6. 4. 4

— Luftfahrzeuge dürfen nicht in der Halle gewaschen und abgespült werden.

2. 6. 4. 5

— Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2. 6. 4. 6

— Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2. 7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2. 8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2. 9 Wartungsarbeiten

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie das Waschen und Absprühen von Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden.

2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2. 10. 1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2. 10. 2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, daß diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

3. Betreten und Befahren

3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge

3. 1. 1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3. 1. 2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3. 1. 3 Für das Betreten der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Zuschaueranlagen ist Eintrittsgeld zu entrichten; seine Höhe ist durch Aushang bekanntgemacht.

3. 1. 4 Wer auf dem Landwege Fracht, die auf dem Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen fortschafft, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näherer Weisung über Flugdaten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3. 2. 1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3. 2. 2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an der Straßenseite des Hauptgebäudes sowie auf den gekennzeichneten Park- oder Halteplätzen aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur vor den Frachtgebäuden abgeladen oder aufgeladen werden.

3. 2. 3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3. 2. 4 Kleinfahrzeuge (z. B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3. 3. 1 Allgemeines

3. 3. 1. 1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers — und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter — betreten oder befahren werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

a) das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen),

b) das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,

c) die Flugsteige,

d) die Luftfahrzeughallen,

e) die Warteräume,

f) die Transiträume sowie sonstige Räume und Verkehrsflächen, die Abfertigungszwecken dienen,

g) die Gepäck- und Frachthallen,

h) die Garagen und Werkstätten,

i) die Betriebs- und Bauhöfe,

j) die Baustellen.

Satz 1 gilt entsprechend für die außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes liegenden Flughafengrundstücke und -anlagen, insbesondere für ortsfeste Anlagen der Flugsicherung (z. B. Vor- und Haupteinflugzeichen West und Ost, Hindernisbefeuerungsmasten Weidacher Höhe, FS-Funkempfangsanlage Weidach, UKW-Sichtpeiler Plattenhardt, FS-Radaranlage Stetten, FS-Sendestelle Echterdingen).

3. 3. 1. 2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3. 3. 1. 1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3. 3. 1. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3. 3. 1. 4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Paß- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3. 3. 1. 5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3. 3. 1. 6 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3. 3. 2 Rollfeld

3. 3. 2. 1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3. 3. 1. 1 notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich zu unterrichten.

3. 3. 2. 2 Will ein Beauftragter der in Absatz 3. 3. 1. 4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er — außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers — die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zum Absatz 3. 3. 2. 1 Satz 2 zu beachten.

3. 3. 2. 3 Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, daß ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können.

3. 3. 2. 4 Bei unsichtigem Wetter darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die

— in ständiger Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind,

oder

— von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3. 3. 3 Vorfelder

3. 3. 3. 1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3. 3. 3. 2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrsregelungen verbindlich.

3. 3. 3. 3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3. 4 Mitführen von Hunden

Hunde sind an der Leine zu führen.

4. Sonstige Betätigung

4. 1 Gewerbliche Betätigung

Gewerbliche Betätigung ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die auch ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand haben kann, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.

Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4. 2 Sammlungen; Werbungen; Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4. 3 Lagerung

4. 3. 1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoff und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 3. 2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 4 Bauarbeiten

Vor dem Beginn von Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage 1 ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Wach- und Pförtnerdienst im Mietwagengebäude) abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7. 1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von Verursachern zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenunternehmer die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7. 2 Abwässer

Soweit der Flughafenunternehmer nichts anderes bestimmt, darf in die Abwassereinläufe (Abwasserdolen) nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, daß Wasser radioaktiv oder anderweitig, z. B. durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe oder Öl, verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Stuttgart.

11. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

Die Flughafenbenutzungsordnung mit Anlagen tritt am 1. Januar 1976 in Kraft.

NfL 137/66 wird hiermit aufgehoben.

Stuttgart-Flughafen, den 20. 11. 1975

Flughafen Stuttgart

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

W e n d e l W e d e k i n d

Stuttgart, den 15. Dezember 1975

Genehmigt:

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr

Baden-Württemberg

Dr. K ä s e r

Anlage "Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5
der Flughafenbenutzungsordnung

1. Umgang mit Kraftstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muß ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafen-Feuerwehr zulässig.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muß es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeugs dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min. auf 10 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min. auf 20 m.

1.5 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Absatz 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafenfeuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1.6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

1.7 Sondervorschriften für Unterflur-Betankungsanlagen sind zu beachten.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2.4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung ist für Propellerflugzeuge erwünscht und wird empfohlen.

2.5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeugs mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anläßt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, daß die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen — wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfer — ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5.1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5.2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Behälter außerhalb der Halle zu entleeren.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6.1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, daß keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6.2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6.3 Leere Kraftstoff- und Schmierstoffässer sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6.4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, daß eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

— die Feuermelder zu betätigen und außerdem

— die Flughafenfeuerwehr, Fernsprecher Nr. 112 zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Sanitätsstelle, Fernsprecher Nr. 221 zu benachrichtigen.

7.3 Für Bergungs- und Rettungsmaßnahmen bei Flugzeugunfällen gilt der Alarmplan und die jeweilige Feuerlöschordnung des Flughafens.

NfL I - 3-18/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 15. Januar 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 3/76	63. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen)	17
I — 4/76	26. VO zur Änderung der 8. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren)	18
I — 5/76	1. Änderung zur Ergänzenden Bekanntmachung der BFS zu der Bekanntmachung des BMV über Ausnahmen von dem Verbot für Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb der Flugfläche 200 sowie innerhalb des Flugbeschränkungsgebietes ED-R9	18
I — 6/76	Zurückziehung des UKW-Drehfunkfeuers (VOR) Freising	19
I — 7/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	19
I — 8/76	Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge am Wochenende	19
I — 9/76	Verkehrslandeplatz Kempten-Durach	19
I — 10/76	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bruck/Opf.	19
I — 11/76	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Damme	20
I — 12/76	Regelung des Flugbetriebs auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach (1. Änderung)	20
I — 13/76	Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Mainz/Finthen	20
I — 14/76	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Wolfhagen-Granerberg	21
I — 15/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Zipser Berg	21
I — 16/76	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Friedrich-Ebert-Krankenhaus/Neumünster	22
I — 17/76	Genehmigung des Sonderlandeplatzes für Fallschirmabspringer Brunsiek/Meißendorf	22
I — 18/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Hütten/Hotzenwald	23

Inhaltsangabe der NfL II -1/76 vom 15. Januar 1976

II — 1/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II-2-3/76 vom 15. Januar 1976

II — 2/76 12. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II — 3/76 Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsanweisungen

I–3/76

Dreiundsechzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) vom 2. Januar 1976

Frankfurt (Main), den 2. Januar 1976
BFS/Z — I 5/I 4 — Az.: 112:06252

Auf Grund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzblatt I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Mai 1972 (Bundesanzeiger Nr. 85 vom 5. Mai 1972; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 137/72), zuletzt geändert durch die Zweiundsechzigste Änderungsverordnung vom 1. Dezember 1975 (Bundesanzeiger Nr. 233 vom 16. Dezember 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 393/75), wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 werden

1. unter "Flugverkehrskontrollstelle Düsseldorf Anflugkontrolldienst" die Frequenzen "120,05 (DEP)" und "128,55 (APP)" gestrichen;
2. unter "Flugverkehrskontrollstelle Düsseldorf Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245"
   a) zwischen der Frequenz "**121,5** (NOT)" und der Frequenz "120,05 (ACC)" die Frequenz "118,75 (ACC)" eingefügt;
   b) zwischen der Frequenz "128,55 (ACC)" und der Frequenz "129,40 (ACC)" die Frequenz "128,65 (ACC)" eingefügt;
   c) zwischen der Frequenz "244,60 (MIL)" und der Frequenz "258,10 (MIL)" die Frequenz "238,50 (MIL)" eingefügt;
   d) zwischen der Frequenz "258,10 (MIL)" und der Frequenz "318,40 (MIL)" die Frequenz "291,00 (MIL)" eingefügt.
   e) die Frequenz "369,20 (MIL)" gestrichen;
3. unter "Flugverkehrskontrollstelle Frankfurt Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245"
   a) zwischen der Frequenz "326,70 (MIL)" und der Frequenz "352,60 (MIL)" die Frequenz "345,10 (MIL)" eingefügt;
   b) zwischen der Frequenz "352,60 (MIL)" und der Frequenz "396,10 (MIL)" die Frequenzen "366,10 (MIL)" und "394,90 (MIL)" eingefügt.
4. unter "Flugverkehrskontrollstelle Köln-Bonn Anflugkontrolldienst" die Frequenzen "118,75 (APP)" und "238,50 (MIL)" gestrichen;
5. unter "Flugverkehrskontrollstelle Köln-Bonn Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245" alle Frequenzen gestrichen;
6. unter "Flugverkehrskontrollstelle München Anflugkontrolldienst" die Frequenz "122,35 (APP)" gestrichen;
7. unter "Flugverkehrskontrollstelle München Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245" zwischen der Frequenz "**121,5** (NOT)" und der Frequenz "**123,20** (DFIS/FIS)" die Frequenz "122,35 (ACC)" eingefügt.

Artikel 2

Die Bundesanstalt für Flugsicherung wird die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in ihrer neuen Fassung mit neuem Datum bekanntmachen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 29. Januar 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I–4/76

Sechsundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Achten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 30. Dezember 1975

Frankfurt (Main), den 30. Dezember 1975
I 1/I 4 — Az.: 112

Auf Grund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951), in Verbindung mit § 32 Absatz 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzblatt I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 7/70), zuletzt geändert durch die Fünfundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 20. Oktober 1975 (Bundesanzeiger Nr. 223 vom 2. Dezember 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 366/75), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Warteverfahren

1. bei dem Warteverfahren Dinkelsbühl DVORTAC
   a) in Spalte 2 die Angabe "316" durch die Angabe "132" ersetzt;
   b) in Spalte 4 die Angabe "links" durch die Angabe "rechts" ersetzt;
2. bei dem Warteverfahren "Hittfeld NDB" in Spalte 5 die Angabe "FL 180" durch die Angabe "FL 240" ersetzt;
3. bei dem Warteverfahren "Osnabrück DVOR" in Spalte 5 die Angabe "Maximale Wartehöhe FL 140" ersatzlos gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. Januar 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 5/76

1. Änderung zur Ergänzenden Bekanntmachung der Bundesanstalt für Flugsicherung zu der Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr über Ausnahmen von dem Verbot für Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb der Flugfläche 200 sowie innerhalb des Flugbeschränkungsgebietes ED-R 9

Frankfurt (Main), den 22. Dezember 1975
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 0621

Die Ergänzende Bekanntmachung der Bundesanstalt für Flugsicherung zu der Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr über Ausnahmen von dem Verbot für Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb der Flugfläche 200 sowie innerhalb des Flugbeschränkungsgebietes ED-R9, veröffentlicht in NfL I - 388/75, wird wie folgt geändert:

Unter Nr. 1 Buchstabe a)

1. Zeile sind zwischen die Worte

"Segelflugzeugen" und "Fahrten" die Worte

"Foto- und Vermessungsflüge"

einzufügen.

Diese Bekanntmachung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I–6/76

Zurückziehung des UKW-Drehfunkfeuers (VOR) Freising

Frankfurt (Main), den 22. Dezember 1975
BFS/Z — I 2 — Az.: 514

Mit Wirkung vom 29. Januar 1976, 0000 Uhr MGZ, wird das UKW-Drehfunkfeuer (VOR) Freising, Kennung: "FSG", Frequenz: 108,4 MHz zurückgezogen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I–7/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 19. Dezember 1975
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233-

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land: Schleswig-Holstein
Standort: Schönwalde am Bungsberg
Geogr. Koordinaten: 54°12'40"N 10°43'32"O
Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
Höhe über Grund: 133,90 m
Höhe über NN: 288,90 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I–8/76

Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge am Wochenende

Frankfurt (Main), den 17. Dezember 1975
BFS/Z I 3 c 3 — Az.: 223 11

Im Fluginformationsgebiet Bremen werden Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge in Sichtwetterbedingungen zwischen 500 Fuß und 1500 Fuß über Grund außerhalb der veröffentlichten Tiefflugzeiten wie folgt durchgeführt:

Am Samstag, dem 24. Januar 1976 von 1200 Uhr bis 1500 Uhr MGZ vom Flugplatz Husum zu dem Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 26 Bergen-Hohne und zurück.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I–9/76

Verkehrslandeplatz Kempten-Durach

München, den 11. November 1975
315 — 7833 — 23/75

Der Verkehrslandeplatz Kempten-Durach ist für den Zeitraum vom 1. 2. 1976 mit 31. 3. 1976 von der Betriebspflicht befreit. Flugbetrieb während dieses Zeitraums kann jedoch auf Grundlage des PPR mit 3stündiger vorheriger Anmeldung unter den Nummern

(0831) 6 59 69 Luftaufsicht
(0831) 25 22 38 Geschäftsstelle
(0831) 2 63 18 Beauftragter für Luftaufsicht

durchgeführt werden.

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Seebauer

I–10/76

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bruck/Opf.

Nürnberg, den 10. Dezember 1975
Nr. 315/4 — 859/31 43

I.

Die Regierung von Mittelfranken — Luftamt Nordbayern — hat mit Bescheid vom 20. 11. 1975 Nr. 315/4-859/31 43 Herrn Johann Frieser, 8411 Saltendorf, die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes erteilt.

Gemäß § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 LuftVZO wird die Genehmigung wie folgt bekanntgemacht:

1. Bezeichnung:
   Sonderlandeplatz Bruck/Opf.

2. Lage:
   Im Landkreis Schwandorf i. Bay., ca. 1,6 NM süd-südwestlich der Gemeinde Bruck

3. **Bezugspunkt:**

a) Geographische Lage: 49°13 25"N 12°17'53"O

b) Höhe: 354 m (1161 ft) ü. NN

4. **Start- und Landebahn für Flugzeuge:**
   Richtung: 12°/192° rechtweisend
   Länge: 553 m
   Breite: 10 m
   Belag: Asphalt

5. **Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen:**

a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)

b) Flugzeuge von mehr als 2000 kg bis 3000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW) nur nach vorheriger Genehmigung (PPR)

c) Motorsegler

d) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten mit Startart Flugzeugschlepp.

II.

Aufgrund der am 10. 12. 1975 durchgeführten Abnahmeprüfung wurde dem Flugplatzhalter die Betriebsaufnahme auf dem Sonderlandeplatz "Bruck/Opf." mit Wirkung vom 10. 12. 1975 gestattet.

III.

Gleichzeitig wurde die der Firma Schönflug GmbH & Co. KG mit Bescheid der Regierung von Mittelfranken — Luftamt

Nordbayern — vom 17. 12. 1974 Nr. 315/4 — 859/31 43 erteilte luftrechtliche Genehmigung für den Sonderlandeplatz Bruck/Opf. widerrufen. Die Bekanntmachung vom 27. 12. 1974 (NfL I - 17/75) wird aufgehoben.

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern
Im Auftrag
Triftshaeuser

I–11/76

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Damme

Oldenburg, den 10. Dezember 1975
302/303 11 — 33

Am 25. 11. 1975 habe ich die Herrn Burkhard Stüve, 2845 Damme, am 30. 10. 1974 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Damme (NfL I - 269/75) geändert.

Absatz I Nr. 5 erhält folgende Fassung:

"I. 5.
Start- und Landebahn für Flugzeuge und Motorsegler (Gras)
a) Richtung: 108°/288° rechtweisend
b) Länge: 700 m
c) Breite: 30 m
d) Streifen:
Rechteck von 760 x 60 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt."

Die Betriebsfreigabe für das verlängerte Teilstück der Start- und Landebahn wurde ebenfalls am 25. 11. 1975 erteilt.

Der Präsident
des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg
Im Auftrag
Haase

I–12/76

Regelung des Flugbetriebs auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach (1. Änderung)

Wiesbaden, den 11. Dezember 1975
III a 3 — Az.: 66 m 06

Die Bekanntmachung über die Regelung des Flugbetriebs auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach vom 13. Dezember 1974 (NfL I - 19/75) wird wie folgt geändert:

1. Nr. 5 erhält folgende Fassung:
Bei Flügen in den Platzrunden muß eine Flughöhe von 330 m (1100 Fuß) über NN oder 200 m (700 Fuß) über GND eingehalten werden.

2. Nr. 7 erhält folgende Fassung:
Der Überflug der Wohngebiete ist aus Lärmgründen untersagt.

Diese Bekanntmachung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.

Der Hessische Minister für
Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I–13/76

Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Mainz/Finthen

Frankfurt (Main), den 15. Dezember 1975
BFS/Z — I 1 — Az.: 322 51

Auf Grund des § 21a Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951), legt die Bundesanstalt für Flugsicherung für Flüge nach Sichtflugregeln mit zivilen, motorgetriebenen Luftfahrzeugen zum und vom Militärflugplatz Mainz/Finthen folgende Regelung fest:

1. Allgemeines

1. 1 Am Flugplatz Mainz/Finthen wird zu bestimmten Zeiten Flugplatzkontrolldienst durchgeführt. Sprechfunkverkehr mit der Flugplatzkontrolle Mainz/Finthen ist nur in englischer Sprache zulässig.

1. 2 Außerhalb der Betriebszeit der vorgenannten Flugplatzkontrollstelle ist der Flugplatz Mainz/Finthen ein unkontrollierter Flugplatz. Während dieser Zeit ist mit der Flugleitung Mainz/Finthen Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache durchzuführen.

2. Anflüge

2. 1 Anflüge sind auf einer der nachstehend beschriebenen Einflugstrecken durchzuführen, wobei Standortmeldungen über den gekennzeichneten Pflichtmeldepunkten (▲) abzugeben sind.

a) Von einem Standort unmittelbar westlich der Ortschaft Nieder-Olm (▲) auf Kurs über Grund von 345° (mw) zum Flugplatz;

b) Von einem Standort unmittelbar westlich der Ortschaft Eltville (▲) auf Kurs über Grund von 160° (mw) zum Flugplatz.

2. 2 Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrolle Finthen ist spätestens über dem Pflichtmeldepunkt NIEDER-OLM oder ELTVILLE aufzunehmen.

Außerhalb der Betriebszeit der Flugplatzkontrolle Mainz/Finthen ist mit der Flugleitung Mainz/Finthen über den vorbezeichneten Meldepunkten Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

3. Platzrunden

Die Platzrunde liegt

a) montags bis freitags südlich des Flugplatzes,

b) an Wochenenden nördlich des Flugplatzes.

4. Abflüge

Abflüge sind auf einer der nachstehend beschriebenen Abflugstrecken durchzuführen, wobei Standortmeldungen über den gekennzeichneten Pflichtmeldepunkten (▲) abzugeben sind:

a) Vom Flugplatz aus auf Kurs über Grund von 165° (mw) bis zu einem Standort unmittelbar westlich der Ortschaft Nieder-Olm (▲);

b) Vom Flugplatz aus auf Kurs über Grund von 340° (mw) bis zu einem Standort unmittelbar westlich der Ortschaft Eltville (▲).

5. Hinweise

5. 1 Bei Flügen zum und vom Flugplatz Mainz/Finthen ist die Untergrenze des VFR-Beschränkungsgebietes Frankfurt zu beachten.

5. 2 An Wochenenden ist auf Segelflugbetrieb südlich des Flugplatzes zu achten.

Anmerkung:

Die vorgenannten Verfahren und Hinweise sowie die Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Mainz/Finthen werden im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlicht.

Diese Bekanntmachung tritt am 26. Februar 1976 in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung über die Regelung des Flugplatzverkehrs am Flugplatz Mainz/Finthen vom 15. Mai 1974, NfL I - 188/74 außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I–14/76

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Wolfhagen-Granerberg

Wiesbaden, den 17. Dezember 1975
III a 3 — Az.: 66 m 06

Nachstehend wird die der Luftsportvereinigung Wolfhagen e.V. am 16. 12. 1975 erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes bekanntgemacht:

1. Bezeichnung:
   Sonderlandeplatz Wolfhagen-Granerberg
2. Lage:
   ca. 1,5 km südlich Wolfhagen
3. Bezugspunkt:
   a) Geographische Lage: 51°18'30"N 09°10'35"E
   b) Höhe: 312 m (1023 ft) über NN
4. Start- und Landebahn:
   Richtung: 152°/332° rechtweisend
   Länge: 480 m (einschließlich Sicherheitsstreifen)
   Belag: Gras
5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen:
   a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
   b) Motorsegler
   c) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten mit Startart Flugzeugschlepp
   d) Fallschirmabspringer
6. Zweck:
   Sonderlandeplatz für Luftfahrzeuge des Platzhalters und seiner Mitglieder.

NfL I - 252/70 wird hiermit aufgehoben.

Der Hessische Minister für Wirtschaft
und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I–15/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Zipser Berg

Nürnberg, den 18. Dezember 1975
Nr. 315/1 — 859/51

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch § 70 Abs. 6 des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Zipser Berg folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Die Betriebszeit beschränkt sich auf die im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichte Zeit.

1. 3 Bei Anflügen von Luftfahrzeugen mit betriebsklarem Wechselsprechfunkgerät ist mit der Flugleitung Zipser Berg auf der veröffentlichten Frequenz mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Platzes Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

Luftfahrzeuge ohne Wechselsprechfunkgerät reihen sich nach Erkennen der Landerichtung in die jeweilige Platzrunde ein.

1. 4 Auf das Flugbeschränkungsgebiet ED-R7 (7,5 km südöstlich des Platzes) wird besonders hingewiesen.

2. Motorflugbetrieb

2. 1 An- und Abflüge

— Bei An- und Abflügen ist der Überflug der Stadt Pegnitz so weit wie möglich zu vermeiden.

— Anflüge motorgetriebener Luftfahrzeuge haben über den Gegenanflugteil der Platzrunde zu erfolgen.

— Im Durchstartfall ist die vorgeschriebene Platzrunde (Ziffer 2. 2) erneut auszufliegen.

— Überflüge des Flugplatzbereiches dürfen nicht unter 3500 Fuß MSL durchgeführt werden.

2. 2 Platzrunde

Motorgetriebene Luftfahrzeuge fliegen Nordplatzrunden in einer Höhe von 2500 Fuß MSL.

2. 3 Besondere Hinweise

— Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte (Ziff. 3. 2) auf der Startwinde in Betrieb ist, oder wenn sich andere Luftfahrzeuge (oder Hindernisse) auf der Start- und Landebahn oder deren Streifen befinden.

— Auf Segelflugbetrieb im Platzbereich ist zu achten.

3. Segelflugbetrieb

3. 1 Platzrunde

Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen Südplatzrunden.

3. 2 Windenschleppbetrieb

— Vor Aufnahme des Windenstartbetriebes ist der Flugleitung Zipser Berg der hierfür verantwortliche Startleiter zu benennen.

  Der Startleiter hat sich mit der Flugleitung in Verbindung zu setzen und zu halten und ist an die Weisungen der Flugleitung gebunden.

— Zwischen der Flugleitung, der Startstelle und dem Windenstandplatz muß während des Windenschleppbetriebes eine ständige Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.

— Der Startvorgang ist vom Windenfahrer vom Beginn an und so lange durch die gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil ganz eingezogen ist. Bei Ausfall der Warnblinkleuchte darf Windenschleppbetrieb nicht durchgeführt werden.

— Solange motorgetriebene Luftfahrzeuge starten, landen (einschließlich Endteil des Landeanfluges) oder sich auf der Start- und Landebahn (einschließlich Streifen) befinden und solange sich ein Segelflugzeug in der Platzrunde befindet, dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden.

3. 3 Flugzeugschleppbetrieb

— Flugzeugschleppzüge haben ihren Steigflug außerhalb des Platzrundenbetriebes durchzuführen. Schleppflugzeuge ordnen sich nach dem Ausklinken des Segelflugzeuges in die Platzrunde ein und fliegen die Seilabwurfstelle an.

— Das Schleppseil darf nur an der von der Flugleitung näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden.

— Nach Absprache mit der Flugleitung darf das Schleppflugzeug nach dem Seilabwurf zwecks Landung unmittelbar nach Norden abdrehen.

— Flugzeugschleppstarts dürfen nicht durchgeführt werden, solange die gelbe Warnblinkleuchte auf der Startwinde in Betrieb ist oder sich ein Luftfahrzeug im Endteil des Landeanfluges befindet.

4. Verkehr auf den Betriebsflächen

4. 1 Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierenden Luftfahrzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung benutzt oder gekreuzt werden.

4. 2 Das Befahren des Rollfeldes ist während des Flugbetriebes nur mit besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

5. Flugplatzbenutzungsordnung

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

6. Strafbestimmungen

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVO als Straftat verfolgt.

7. Inkrafttreten

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern
Im Auftrag
Triftshaeuser

I–16/76

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Friedrich-Ebert-Krankenhaus/Neumünster

Kiel, den 23. Dezember 1975
VII/540b — 6009/4

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. 3. 1971 (BGBl. I. S. 282), in Verbindung mit den §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 28. 11. 1968 (BGBl. I S. 1263) habe ich dem Magistrat der Stadt Neumünster **235** Neumünster 1, Wrangelstraße 12/16 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes für den Krankentransportdienst (Sonderlandeplatz für Hubschrauber) im Rahmen von Flügen nach Sichtwetterbedingungen (VMC) nach Sichtflugregeln (VFR) erteilt.

Bezeichnung:

Hubschrauber-Sonderlandeplatz Friedrich-Ebert-Krankenhaus, Neumünster

Lage:

Im Gelände des Friedrich-Ebert-Krankenhaus, am Südostrand der Stadt Neumünster

Bezugspunkt:

a) Geographische Lage: 54°04'00"N 09°59'30"O

b) Höhe: 23,25 m

Start- und Landefläche:

15 m x 15 m. Die Start- und Landefläche ist allseitig mit einem 10 m breiten Schutzstreifen versehen.

Zugelassene Luftfahrzeuge:

Hubschrauber mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis zu 10.000 kg MPW

Zweck des Landeplatzes:

Krankentransport

Die Inbetriebnahme des Sonderlandeplatzes erfolgt nach behördlicher Abnahme des Platzes.

Der Minister
für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag
Senft

I–17/76

Genehmigung des Sonderlandeplatzes für Fallschirmabspringer Brunsiek/Meißendorf

Oldenburg, den 22. Dezember 1975
302/30312/3 — 1

Am 30. 10. 1975 habe ich Herrn Hermann Schridde, 3101 Meißendorf, die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für Fallschirmabspringer erteilt:

1. Bezeichnung:
   Sonderlandeplatz für Fallschirmabspringer Brunsiek/Meißendorf

2. Lage:
   2,5 km südöstlich Meißendorf

3. Geographische Koordinaten: 52°42'55"N 09°52'28"O

4. Höhe des Flugplatzbezugspunktes: 35 m über NN

5. Landefläche für Fallschirmabspringer:
   Kreis mit einem Durchmesser von 300 m

6. Der Sonderlandeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:
   a) Fallschirme zu Fallschirmabsprüngen,
   b) Motorflugzeuge bedürfen für Starts und Landungen zum Aufnehmen der Fallschirmabspringer einer Außenstart- und -landeerlaubnis

7. Zweck des Sonderlandeplatzes:
   Der Sonderlandeplatz dient ausschließlich der Landung von Fallschirmabspringern.

8. Die Betriebsfreigabe wurde am 1. 12. 1975 erteilt.

Der Präsident des
Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg
Im Auftrag
Hase

I–18/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Hütten/Hotzenwald

Freiburg i. Br., den 12. Dezember 1975
Nr. 24/52/5199

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch § 70 Abs. 6 des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Hütten/Hotzenwald/Landkreis Waldshut folgende Regelung getroffen:

I. Allgemeines

1. Flugbetrieb darf nur nach "Sichtflugregeln" (VFR) am Tage durchgeführt werden.

2. Das Segelfluggelände Hütten darf nicht unter 4400 Fuß MSL überflogen werden.
Ausnahmen kann die Flugleitung zulassen, sofern keine Gefährdung durch den Windenschlepp eintreten kann.

3. Motorsegler, Segelflugzeuge und Flugzeuge (ohne anhängendem Schleppseil) haben die Landstraße in einer solchen Höhe zu überfliegen, daß eine gegenseitige Gefährdung ausgeschlossen ist.

4. Es dürfen nur Linksplatzrunden geflogen werden.

II. Segelflugbetrieb

1. Allgemeines

1. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des deutschen Aeroclubs e. V. in ihrer jeweiligen gültigen Fassung durchzuführen.

1. 2 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen die inneren verkürzten Platzrunden.

1. 3 Segelflugzeuge und Motorsegler benutzen zum Start und zur Landung die Gras-Start- und Landebahn.

2. Besondere Regelung für den Windenschleppbetrieb

2. 1 Sofern der Windenstartbetrieb nicht vom Flugleiter unmittelbar geleitet wird, muß der vom Flugleiter bestimmte Startleiter in ständiger Verbindung mit ihm stehen und sich an seine Weisungen halten.

2. 2 Zwischen der Flugleitung und der Startstelle muß während des Segelflugbetriebs eine ständige Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.

2. 3 Der Startvorgang ist von dem Startwindenfahrer von Beginn an so lange durch eine auf die Winde installierte gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil ganz eingezogen ist.

2. 4 Bei Ausfall der Warnblinkleuchte darf Windenschleppbetrieb nicht durchgeführt werden, wenn Motorflugbetrieb oder/und Flugzeugschleppbetrieb stattfindet.

2. 5 Windenstart kann nur erfolgen, wenn

2. 5. 1 kein Luftfahrzeug das Segelfluggelände überfliegt oder es zu überfliegen beabsichtigt,

2. 5. 2 kein Luftfahrzeug startet oder landet, sich im Endanflug auf die Start- und Landebahn befindet, oder rollt,

2. 5. 3 keine Gefährdung von Personen und Luftfahrzeugen durch das Herabfallen des Seiles erfolgen kann.

3. Besondere Regelung für Flugzeugschleppbetrieb

3. 1 Wenn die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist oder sich ein Luftfahrzeug im Endteil des Landeanflugs befindet, dürfen Flugzeugschleppstarts nicht durchgeführt werden.

3. 2 Flugzeugschleppzüge und Flugzeuge für Flugzeugschlepp fliegen die große Platzrunde in einer Höhe von 3900 Fuß/MSL. Für Flugzeuge für F-Schlepp nach erfolgtem Seilabwurf kann die Flugleitung Ausnahmen von den vorgeschriebenen Platzrundenregeln zulassen.

3. 3 Bei Flugzeugschleppstart in Richtung 11 darf die Landstraße nicht unter 3200 ft MSL überflogen werden. Segelflugzeuge haben die Landstraße in einer solchen Höhe zu überfliegen, daß eine Gefährdung nicht eintreten kann.

3. 4 Bei Schleppflugbetrieb ist über die östlich verlaufende Hochspannungsleitung eine Überflughöhe von mindestens 3200 ft MSL einzuhalten.

3. 5 Das Schleppseil darf nur an der von der Flugleitung näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden.

III. Motorflugbetrieb

1. Motorbetriebene Luftfahrzeuge fliegen die großen Platzrunden in einer Höhe von 3900 Fuß MSL.

2. Flugzeug-Schleppzüge, Flugzeuge und Motorsegler mit laufendem Triebwerk starten und landen auf der Grasstart- und Landebahn.
Die Luftfahrzeuge benutzen zum Rollen den Grasrollweg von der Halle zu der Start- und Landebahn.

3. Die Platzrunden sind zur Lärmminderung so zu fliegen, daß bewohntes Gebiet möglichst gemieden wird.

4. Auf der Grasstart- und Landebahn dürfen Luftfahrzeuge nicht zur selben Zeit starten und/oder landen; insbesondere dürfen andere Luftfahrzeuge nicht starten und landen, solange auf der Schleppwinde die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist oder sich auf dem Sicherheitsstreifen oder der Grasstart- und Landebahn Luftfahrzeuge, Seilrückholwagen oder andere Hindernisse befinden.

5. Verkehr auf den Betriebsflächen

Auf dem Rollfeld dürfen am Flugbetrieb nicht beteiligte Personen und Fahrzeuge, abgesehen von den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen nur mit Zustimmung der Flugleitung verkehren.
Den zur Sicherung des Flugplatzverkehrs erlassenen Verfügungen der Flugleitung ist Folge zu leisten.

6. Hinweise

1. Schulbetrieb mit Motorseglern und Segelflugzeugen

2. Bei An- und Abflügen auf andere im Luftraum befindliche Luftfahrzeuge achten.

3. Die genannten Flugverfahren sind in der Anlage in Kartenform dargestellt.

IV. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehenden Regelungen können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

7. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierungspräsidium Freiburg
Im Auftrag
Dr. Nasall

NfL I - 19-34/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 29. Januar 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 19/76	1. VO zur Änderung der 21. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken-Ensheim)	25
I — 20/76	3. VO zur Änderung der 16. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)	25
I — 21/76	1. VO zur Änderung der 51. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)	26
I — 22/76	Aufhebung der 34. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Niederstetten)	27
I — 23/76	Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Niederstetten während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle an diesem Flugplatz	28
I — 24/76	12. Änderung der Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen	28
I — 25/76	Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sonden des Deutschen Wetterdienstes am Kernkraftwerk Uentrop-Schmehausen	28
I — 26/76	Benutzung von ILS-Anlagen für automatische Anflüge	29
I — 27/76	Regelung des Luftverkehrs am Flughafen Hannover und in seiner Umgebung während der Hannover-Messe und Luftfahrtschau 1976	29
I — 28/76	Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes	30
I — 29/76	Änderung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Hannover	34
I — 30/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Grasberg	35
I — 31/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Köln-Butzweilerhof	36
I — 32/76	Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Wahlstedt	37
I — 33/76	Sonderlandeplatz Bad Waldsee-Reute	37
I — 34/76	Neufassung der Genehmigung des Landeplatzes Westerland/Sylt	37

Inhaltsangabe der NfL II 4/76 vom 29. Januar 1976

II — 4/76 VO über LuftPersV

Inhaltsangabe der NfL II - 5/76 vom 29. Januar 1976

II — 5/76 Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

Inhaltsangabe der NfL II - 6/76 vom 29. Januar 1976

II — 6/76 Verzeichnis der fliegerärztlichen Untersuchungsstellen und amtlich bestellten ärztlichen Sachverständigen für Fliegertauglichkeitsuntersuchungen

Inhaltsangabe der NfL II - 7/76 vom 29. Januar 1976

II — 7/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge Neuzulassungen und Veränderungen (1. bis 30. November 1975)

Inhaltsangabe der NfL II - 8/76 vom 29. Januar 1976

II — 8/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

I – 19/76

Erste Verordnung zur Änderung der Einundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken-Ensheim) vom 8. Dezember 1975

Frankfurt (Main), den 8. Dezember 1975
BFS/Z I 1/I 4 — Az.: 112

Auf Grund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Januar 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 445), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Einundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Saarbrücken-Ensheim) vom 17. Juli 1970 (Bundesanzeiger Nr. 142 vom 6. August 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 238/70), wird wie folgt geändert:

1. Die in Klammern stehende Bezeichnung der Einundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung wird wie folgt neu gefaßt:

"(Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken-Ensheim)".

2. § 1 wird durch folgende Fassung ersetzt:

"§ 1

Bei Flügen nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken-Ensheim sind die in § 2 und § 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Hierbei sind Kurse in Grad (mißweisend) angegeben."

3. § 2 wird durch folgende Fassung ersetzt:

"§ 2

(1) Flüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Saarbrücken-Ensheim sind auf einer der nachstehend festgelegten Einflugstrecken durchzuführen, wobei Standortmeldungen über den gekennzeichneten Pflichtmeldepunkten (▲) zu übermitteln sind:

1. Von der Autobahnabfahrt Neunkirchen (ECHO-▲) rechtsseitig entlang der Autobahn Kaiserslautern-Saarbrücken zu einem Standort unmittelbar südlich der Stadt St. Ingbert und von dort auf Kurs über Grund von 200° zu der unter Nr. 3 beschriebenen Warteschleife;

maximale Flughöhe: 2000 Fuß über NN.

2. Von einem Standort unmittelbar östlich der Stadt St. Wendel (NOVEMBER-▲) auf Kurs über Grund von 200° zu der unter Nr. 3 beschriebenen Warteschleife;

maximale Flughöhe: 2400 Fuß über NN.

3. Von einem Standort unmittelbar nördlich der Stadt Völklingen (WHISKEY-▲) entlang des nördlichen Stadtrandes von Saarbrücken zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife;

maximale Flughöhe: 2000 Fuß über NN.

Die vorgenannte Warteschleife liegt nördlich der Landebahn des Flughafens zwischen der Straße Ensheim-St. Ingbert und dem Wiesbach;

Ausrichtung: 090°/270°;

Kurvenführung: links.

4. Von einem Standort unmittelbar nördlich der Ortschaft Saargemund (SIERRA-▲) auf Kurs über Grund von 030° zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife;

maximale Flughöhe: 2000 Fuß über NN.

Die vorgenannte Warteschleife liegt südlich der Landebahn des Flughafens zwischen der Ortschaft Ensheim und dem Saarbach;

Ausrichtung: 090°/270°;

Kurvenführung: rechts.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrolle Saarbrücken ist spätestens über den Pflichtmeldepunkten ECHO, NOVEMBER, WHISKEY oder SIERRA aufzunehmen.

Anmerkung:

Die unter Absatz 1 aufgeführten Einflugstrecken und Warteschleifen werden im Luftfahrthandbuch, Band III, in Kartenform dargestellt."

3. Nach § 2 wird folgender § 3 angefügt:

"§ 3

Flüge nach Sichtflugregeln vom Flughafen Saarbrücken-Ensheim sind auf einer der nachstehend festgelegten Abflugstrecken durchzuführen, wobei Standortmeldungen über den gekennzeichneten Pflichtmeldepunkten (▲) zu übermitteln sind:

1. Nach dem Start in nördlicher Richtung zur Autobahn Saarbrücken-Kaiserslautern und anschließend rechtsseitig entlang dieser Autobahn bis zur Autobahnabfahrt Neunkirchen (ECHO-▲);

maximale Flughöhe: 2000 Fuß über NN.

2. Nach dem Start in nordwestlicher Richtung zu einem Standort unmittelbar nördlich der Ortschaft Dudweiler (DELTA-▲);

maximale Flughöhe: 2000 Fuß über NN.

3. Nach dem Start in südwestlicher Richtung zu einem Standort unmittelbar nördlich der Ortschaft Saargemund (SIERRA-▲);

maximale Flughöhe: 2000 Fuß über NN.

Anmerkung:

Die in § 3 aufgeführten Abflugstrecken werden im Luftfahrthandbuch, Band III, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 26. Februar 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 20/76

Dritte Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) vom 18. Dezember 1975

Frankfurt (Main), den 18. Dezember 1975
BFS/Z I 1/I 4 — Az.: 112

Auf Grund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes i. d. Fas-

sung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Sechzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) vom 18. Juni 1970 (Bundesanzeiger Nr. 122 vom 9. Juli 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 192/70), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 3. Juni 1971 (Bundesanzeiger Nr. 132 vom 22. Juli 1971; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 194/71), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 Nr. 1 erhält folgende Überschrift:

"1. Anflüge über NOVEMBER 1"

Die Ziffer "1" vor dem Text wird gestrichen.

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" in den Klammern nach dem Ortsnamen "Scharmbeck" wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"NOVEMBER 1-▲".

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" in den Klammern nach dem Wort "Hafen" wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"NOVEMBER 2-▲".

2. § 2 Abs. 1 Nr. 2 erhält folgende Überschrift:

"2. Anflüge über SIERRA 1"

Die Ziffer "2" vor dem Text wird gestrichen.

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" in den Klammern nach dem Ortsnamen "Syke" wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"SIERRA 1-▲".

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" nach dem Ortsnamen "Brinkum" wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"SIERRA 2-▲".

3. § 2 Abs. 1 Nr. 3 wird gestrichen und durch folgenden Text ersetzt:

"3. **Anflüge über WHISKEY**

Von einem Standort bei Groß Ippener (WHISKEY-▲) rechtsseitig entlang der Autobahn Hansalinie bis zur Ortschaft Brinkum (SIERRA 2-▲); von dort auf Kurs über Grund von 350° in Richtung zum Flughafen.

Maximale Flughöhe: 1500 Fuß NN."

4. Nach Nr. 3 wird folgende Nr. 4 eingefügt:

"4. **Anflüge über LIMA 1**

Von einem Standort östlich der Ortschaft Elsfleth unmittelbar über der Weser (LIMA 1-▲) entlang des Westufers der Weser über einen Standort östlich des Flugplatzes Lemwerder (LIMA 2-▲) bis zum Hafen (NOVEMBER 2-▲) der Stadt Bremen; von dort auf Kurs über Grund von 145° zum 2 Seemeilen nördlich des Flughafens gelegenen Gasometer und weiter auf Kurs über Grund von 165° in Richtung zum Flughafen.

Flughöhe: 1500 Fuß NN."

5. § 3 Nr. 1 erhält folgende Überschrift:

"1. Abflüge über NOVEMBER 1"

Die Ziffer "1" vor dem Text wird gestrichen.

Im ersten Satzteil werden folgende Wörter nach "09 und 27" gestrichen:

". . . . in nördlicher Richtung".

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" in den Klammern nach dem Wort "Hafen" wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"NOVEMBER 2-▲".

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" in den Klammern nach dem Ortsnamen "Scharmbeck" wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"NOVEMBER 1-▲".

6. Nach Nr. 1 wird folgende neue Nr. 2 eingefügt:

"2. **Abflüge über LIMA 1**

Bei Abflügen von den Startbahnen 09 und 27:

Nach dem Start in Richtung zum 2 Seemeilen nördlich des Flughafens gelegenen Gasometer; von dort auf Kurs über Grund von 325° zum Hafen (NOVEMBER 2-▲) der Stadt Bremen; dann weiter in nordwestlicher Richtung am Ostufer der Weser entlang über einen Standort östlich des Flugplatzes Lemwerder (LIMA 2-▲) zu einem Standort östlich der Ortschaft Elsfleth unmittelbar über der Weser (LIMA 1-▲).

Maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN."

7. Nr. 2 wird Nr. 3 und erhält folgende Überschrift:

"3. Abflüge über ECHO"

Die Ziffer "2" vor dem Text wird gestrichen.

Im ersten Satzteil werden folgende Wörter nach "Startbahn 09" gestrichen: "in südlicher Richtung".

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" in den Klammern nach dem Ortsnamen "Südweyhe" wird wie folgt ersetzt:

"ECHO-▲".

8. Nr. 3 wird Nr. 4 und erhält folgende Überschrift:

"4. Abflüge über SIERRA 1"

Die Ziffer "3" wird vor dem Text gestrichen.

Im ersten Satzteil werden folgende Wörter nach "Startbahn 27" gestrichen: "in südlicher Richtung".

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" nach dem Ortsnamen "Brinkum" wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"SIERRA 2-▲".

Das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" nach dem Ortsnamen "Syke" wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"SIERRA 1-▲".

9. Nr. 5 wird neu eingefügt und erhält folgenden Wortlaut:

"5. Abflüge über WHISKEY"

Bei Abflügen von den Startbahnen 27 und 09:

Nach dem Start in Richtung zu einem Standort unmittelbar östlich der Ortschaft Brinkum (SIERRA 2-▲) und von dort rechtsseitig der Autobahn Hansalinie in westlicher Richtung zu einem Standort bei Groß Ippener (WHISKEY-▲).

Maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 26. Februar 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 21/76

Erste Verordnung zur Änderung der Einundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 19. Dezember 1975

Frankfurt (Main), den 19. Dezember 1975
BFS/Z I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch

die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Einundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 11. November 1974 (Bundesanzeiger Nr. 220 vom 27. November 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 354/74), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"1. Von einem Standort unmittelbar bei der Stadt Ulzburg (NOVEMBER 1-▲) auf einem Kurs von 157° bis zur Schleswig-Holstein-Straße. In südlicher Richtung entlang der Schleswig-Holstein-Straße bis zu einem Standort unmittelbar bei der Einmündung dieser Straße in die Bundesstraße 432 beim Ochsenzoll (NOVEMBER 2-▲).

Das unmittelbare Überfliegen der an dieser Strecke gelegenen Ortschaften ist zu vermeiden."

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" zwischen den Wörtern "Hamburg Ost" und "auf Kurs" gestrichen und wie folgt ersetzt: "(ECHO 1-▲)"; am Ende dieser Nr. 2 wird der Pflichtmeldepunkt (ECHO-▲) in "(ECHO 2-▲)" geändert.

3. In § 2 Abs. 1, Nr. 3 wird das Zeichen für Pflichtmeldepunkt "▲" zwischen den Wörtern "Schenefeld" und "auf Kurs" gestrichen und wie folgt ersetzt: "(WHISKEY 1-▲)"; am Ende dieser Nr. 3 wird der Pflichtmeldepunkt "WHISKEY-▲" in "(WHISKEY 2-▲)" geändert.

4. Nach § 2 Abs. 1, Nr. 3 wird folgende Nr. 4 angefügt:

"4. Von einem Standort unmittelbar nordöstlich der Stadt Pinneberg (CHARLIE-▲) auf einem Kurs von 090° bis zu einem Standort unmittelbar bei der Einmündung der Schleswig-Holstein-Straße in die Bundesstraße 432 beim Ochsenzoll (NOVEMBER 2-▲).

Anmerkung:

Anflüge, die für die Landebahn 16 freigegeben werden, drehen, soweit sie eine entsprechende Freigabe von der Flugverkehrskontrollstelle Hamburg erhalten haben, nach Überqueren der E 3 in den Endanflug für die Landebahn 16 ein."

5. In § 2 Abs. 3 werden die Wörter NOVEMBER, ECHO, WHISKEY in "NOVEMBER 2", "ECHO 2", "WHISKEY 2" geändert.

6. In § 2 Abs. 3 werden unter den Nrn. 1 bis 3 die Überschriften wie folgt geändert:

"1. Für Anflüge über NOVEMBER 1"

"2. Für Anflüge über ECHO 1"

"3. Für Anflüge über WHISKEY 1".

7. In § 3 Nr. 1 wird das letzte Wort mit "▲" gestrichen und wie folgt ersetzt:

"Ellerau (LIMA-▲)".

8. In § 3 Nr. 2 wird das letzte Wort mit "▲" gestrichen und wie folgt ersetzt:

"(CHARLIE-▲)".

9. In § 3 Nr. 3 wird das letzte Wort mit "▲" gestrichen und wie folgt ersetzt:

"Ellerau (LIMA-▲)".

10. In § 3 Nr. 4 wird das letzte Wort mit "▲" gestrichen und wie folgt ersetzt:

"(CHARLIE-▲)".

11. § 3 Nr. 5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"5. Bei Abflug von der Startbahn 05:

Linkskurve nach Überfliegen des Startbahnendes bis zum Erreichen der Schleswig-Holstein-Straße (NOVEMBER 2-▲); Weiterflug entlang dieser Straße in nördlicher Richtung bis zu einem Standort unmittelbar in der Nähe des Ortes Ulzburg (NOVEMBER 1-▲)."

12. In § 3 Nr. 6 wird das letzte Wort mit "▲" wie folgt ersetzt: "(CHARLIE-▲)".

13. In § 3 Nr. 7 wird das letzte Wort mit "▲" wie folgt ersetzt: "Ulzburg (NOVEMBER 1-▲)".

14. In § 3 Nr. 8 wird das letzte Wort mit "▲" wie folgt ersetzt: "(CHARLIE-▲)".

15. Nach § 3 Nr. 8 werden folgende Nummern 9, 10 und 11 angefügt:

"9. Beim Abflug von der Startbahn 23:

Rechtskurve nach Überfliegen des Startbahnendes und auf einem Kurs von 265° bis zu einem Standort in unmittelbarer Nähe des Ortsteiles Schenefeld (WHISKEY 1-▲)."

"10. Beim Abflug von Startbahn 23:

Geradeausflug bis zur Europastraße 3 (1,5 NM südwestlich des Startbahnendes), dann Linkskurve und Weiterflug auf einem Kurs von 175° bis zu einem Standort unmittelbar bei der Köhlbrandbrücke (SIERRA-▲)."

"11. Beim Abflug von der Startbahn 16:

Rechtskurve und auf einem Kurs von 235° bis zur Europastraße 3, dann Linkskurve und Weiterflug auf einem Kurs von 175° bis zu einem Standort unmittelbar bei der Köhlbrandbrücke (SIERRA-▲)."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 26. Februar 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 22/76

Aufhebung der Vierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Niederstetten) vom 18. Dezember 1975

Frankfurt (Main), den 18. Dezember 1975
BFS/Z I 4 — Az.: 112

Auf Grund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Die Vierunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Niederstetten) vom 19. Februar 1971 (Bundesanzeiger Nr. 80 vom 29. April 1971; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 91/71), wird mit Wirkung vom 26. Februar 1976 aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 23/76

Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Niederstetten während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle an diesem Flugplatz

Frankfurt (Main), den 18. Dezember 1975
BFS/Z I 1 — Az.: 322 51

Auf Grund des § 21a Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951), legt die Bundesanstalt für Flugsicherung die während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle am Militärflugplatz Niederstetten für den zivilen Flugplatzverkehr an diesem Flugplatz geltende Regelung fest:

1. **Anflüge**

1.1 Einflüge in die Platzrunde sind auf einer der nachstehend festgelegten Einflugstrecken durchzuführen, wobei Standortmeldungen über den gekennzeichneten Pflichtmeldepunkten (▲) abzugeben sind:

a) Von einem Standort unmittelbar westlich der Ortschaft Laudenbach (▲) auf Kurs über Grund von 165° (mw) zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife;
maximale Flughöhe: 2500 Fuß über NN.
Die vorgenannte Warteschleife liegt nördlich der Landebahn des Flugplatzes zwischen den Ortschaften Niederstetten und Wildentierbach,
Ausrichtung: 080°/260° (mw),
Kurvenführung: links.

b) Von einem Standort unmittelbar westlich der Ortschaft Schrozberg (▲) auf Kurs über Grund von 355° (mw) zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife;
maximale Flughöhe: 2500 Fuß über NN.
Die vorgenannte Warteschleife liegt südlich der Landebahn des Flugplatzes zwischen den Ortschaften Oberstetten und Hachtel,
Ausrichtung: 080°/260° (mw),
Kurvenführung: links.

1.2 Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Stetten ist spätestens über dem Pflichtmeldepunkt LAUDENBACH oder SCHROZBERG aufzunehmen.

2. **Luftfahrzeuge ohne betriebsbereites Sprechfunkgerät**

Flüge zu und von diesem Flugplatz mit Luftfahrzeugen ohne betriebsbereites Sprechfunkgerät bedürfen der vorherigen Genehmigung der Flugplatzkontrolle Stetten.

Hinweise

1. Die vorbeschriebenen Verfahren und Bestimmungen werden im Luftfahrthandbuch, Band III in Text- und Kartenform veröffentlicht.

2. Außerhalb der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle am Militärflugplatz Niederstetten ist dieser Flugplatz unkontrolliert. Während dieser Zeit gilt die von der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes getroffene Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs. Einzelheiten dieser Regelung werden ebenfalls im Luftfahrthandbuch, Band III veröffentlicht.

Diese Bekanntmachung tritt am 26. Februar 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 24/76

12. Änderung der Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen

Frankfurt (Main), den 9. Januar 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22324

Die Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen, veröffentlicht in den Nachrichten für Luftfahrer NfL I - 357/73 vom 2. Juli 1973 wird wie folgt geändert:

In die Liste der Orte, an denen Fallschirmeinsätze besonders häufig oder regelmäßig durchgeführt werden, ist folgender Ort neu aufzunehmen:

hinter Ortsbezeichnung "Wershofen"

Wesendorf	Niedersachsen	FL 120*
52 35 N 10 31 E	2 NM	
Mon-Fri 0900-1700	Bremen	

Diese Bekanntmachung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 25/76

Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sonden des Deutschen Wetterdienstes am Kernkraftwerk Uentrop-Schmehausen

Frankfurt (Main), den 8. Januar 1976
BFS/Z — I 3 c 4 — Az.: 22363

Der Deutsche Wetterdienst — Wetteramt Essen — führt bis einschließlich 30. 3. 1976 Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sonden in unregelmäßigen Abständen am Standort des Kernkraftwerkes Uentrop-Schmehausen bei Position 51 40 46 N 07 58 01 O zur Gewinnung kleinaerologischer Daten durch.

Es gelten folgende maximale Fesselballon-Auflaßhöhen:

a) bei Tag (30 Minuten vor Sonnenaufgang bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang): 1650 Fuß über Grund

b) bei Nacht (30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang): 1000 Fuß über Grund.

Die Aufstiege erfolgen in allen Wetterbedingungen bei Tag und Nacht und werden in Übereinstimmung mit den Vorschriften des § 16 LuftVO durchgeführt.

Die einzelnen Aufstiege werden jeweils vorher durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Überfliegen des o. a. Bezugspunktes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 26/76

Benutzung von ILS-Anlagen für automatische Anflüge

Frankfurt (Main), den 29. Dezember 1975
BFS/Z — II 1 a 1 — Az. 513 2

Mit zunehmender Ausrüstung von Flugzeugen für automatische Anflüge und Landungen besteht die Tendenz, diese Ausrüstung nicht nur in ungünstigen Wetterlagen, insbesondere Betriebsstufe II, zu benutzen, sondern sie auch allgemein, z. B. für Zwecke der Schulung, einzusetzen. Während ihre Benutzung bei Wetterlagen der Betriebsstufe II auf ILS-Anlagen der Gerätekategorie II beschränkt bleibt, werden bei besseren Wetterbedingungen auch ILS-Anlagen der Gerätekategorie I für automatische Anflüge herangezogen. Hierbei sind jedoch Einschränkungen zu beachten.

Es kann nicht garantiert werden, daß die Betriebsparameter von ILS-Anlagen der Gerätekategorie I für automatische Anflüge geeignet sind. Insbesondere gilt dies für die Kursstruktur. Ferner treten Störungen auf, welche durch Flugzeuge oder Fahrzeuge verursacht werden, die kurzfristige Schwankungen der Kurse hervorrufen. Zusätzlich kann der Landekurssender der Gegenanflugrichtung in Betrieb sein, was beim Überflug zu erheblichen Störungen führen kann. Diese Einflüsse können in vielen Fällen zu einer Abschaltung des Autopiloten führen, so daß dessen Benutzung auf ILS-Anlagen der Gerätekategorie I nicht empfohlen wird.

Bei guten Wetterbedingungen können aus zwingenden Gründen kurzzeitig ebenfalls Störeinflüsse bei ILS-Anlagen der Gerätekategorie II auftreten. Dies gilt für Reflexionen durch Flugplatzverkehr und für die Einschaltung des Landekurssenders der Gegenrichtung. Diese Maßnahmen werden jedoch durch NOTAM oder ATIS bekanntgemacht. Es ist sichergestellt, daß bei Wetterbedingungen der Betriebsstufe II oder nach ausdrücklicher Erteilung einer Anflugfreigabe für Betriebsstufe II keine derartigen Störungen auftreten.

Die ILS-Anlagen auf den Flughäfen der BRD sind zur Zeit folgendermaßen eingestuft:

Gerätekategorie I:

Bremen	RWY 27
Düsseldorf	RWY 06
Frankfurt	RWY 07L
Hamburg	RWY 16
Hannover	RWY 27L
Köln-Bonn	RWY 25
Köln-Bonn	RWY 14L
München	RWY 07
Nürnberg	RWY 10
Saarbrücken	RWY 27
Stuttgart	RWY 26

Gerätekategorie II:

Düsseldorf	RWY 24
* Frankfurt	RWY 25R
* Frankfurt	RWY 25L
Hamburg	RWY 23
Hannover	RWY 27R
* Hannover	RWY 09L
Köln-Bonn	RWY 32R
München	RWY 25
Nürnberg	RWY 28

* Betriebsstufe II noch nicht zugelassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 27/76

Regelung des Luftverkehrs am Flughafen Hannover und in seiner Umgebung während der Hannover-Messe und Luftfahrtschau 1976

Hannover, den 12. Januar 1976
Az.: 44 — 33.08 —

Aufgrund des § 29 Abs. 1 LuftVG in Verbindung mit § 10 Abs. 3 LuftVO wird für die Zeit vom 28. April bis 9. Mai 1976 folgendes verfügt:

1. Der Luftverkehr wird in Gruppen eingeteilt, für die folgende Betriebszeiten (MGZ) und Start- und Landebahnen festgelegt werden:

Gruppe 1

a) IFR-Linien- und Charterverkehr
Bis 0900 und ab 1630 Uhr auf beiden Bahnen, von 0900 bis 1630 Uhr auf der Nordbahn,

b) Luftfahrtschau-Vorführungsbetrieb innerhalb der Platzrunde von 0900 bis 1630 Uhr auf der Südbahn,

c) Vorführungsbetrieb mit Hochleistungsflugzeugen
von 1100 bis 1200 und 1400 bis 1430 Uhr auf der Südbahn.

Gruppe 2

a) IFR-Geschäfts-, Privat- und Ausstellerflüge sind nur mit vorheriger Genehmigung zulässig, wobei solche unter 170 kt Reisegeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen und in Zeiten ohne Verkehrsspitzen zugelassen werden. Genehmigungsverfahren siehe Ziff. 4.

b) Vorführungsflüge von ausgestellten Luftfahrzeugen außerhalb der Platzrunde von 0700 bis 1100, von 1200 bis 1400 und von 1430 bis 1630 Uhr nach Verkehrslage.

c) Hubschrauber-Pendelverkehr zwischen dem Flughafen und dem Sonderlandeplatz Hannover-Messe ist während des ganzen Tages nach Abstimmung mit der FS-Stelle Hannover möglich.

Gruppe 3

a) Aussteller dürfen den Flughafen bis 0700 auch nach VFR anfliegen.

b) VFR-Rundflüge von Luftfahrtunternehmen sind nur zwischen 1000 und 1500 Uhr und nur in begrenztem Umfang auf der Nordbahn zulässig.

c) Polizeihubschrauberflüge sind ganztägig möglich.

d) Für Luftfahrzeuge, die auf dem Flughafen ständig stationiert sind, wird die FS-Stelle Hannover eine besondere Regelung treffen.

2. Sonstiger VFR-Verkehr

VFR-Verkehr, der nicht in den Gruppen 1 bis 3 erfaßt wird, ist nur in der Zeit vom 7. bis 9. Mai zulässig. Genehmigungsverfahren siehe Ziff. 4.

Für den VFR-Verkehr stehen außerdem folgende Ausweichplätze zur Verfügung:

Celle-Arloh, Hildesheim, Hodenhagen, Peine-Eddesse.

3. a) Bannerschleppflüge innerhalb der Hannover CTR und im VFR-Beschränkungsgebiet Hannover sind untersagt.

   b) Ziviler und militärischer VFR- und IFR-Übungsflugbetrieb ist innerhalb Hannover CTR, außerdem IFR-Übungsflugbetrieb innerhalb Hannover TMA nicht zulässig.

   Für den Flugbetrieb der Flugplätze Wunstorf, Bückeburg und Celle trifft die FS-Stelle Hannover mit den zuständigen Stellen Sonderregelungen.

   c) Segelflugbetrieb im kontrollierten Luftraum im Umkreis von 25 NM um den Flughafen Hannover bedarf der Genehmigung der FS-Stelle Hannover.

4. Genehmigungsverfahren

Für Flüge zum Flughafen Hannover, die nicht vom Flugplankoordinator für die Bundesrepublik Deutschland erfaßt sind (AIP I FAL-1-6), ist eine Genehmigung erforderlich. Die Genehmigung ist schriftlich bei der nachstehend genannten zentralen Koordinierungsstelle bis spätestens 1500 Uhr des Vortages zu beantragen.

Sie wird ausschließlich schriftlich mit Zeitzuweisung erteilt und ist an Bord des Luftfahrzeugs mitzuführen. Für die Zeit vom 7. bis 9. Mai können Genehmigungen für den VFR-Verkehr auch fernmündlich beantragt und erteilt werden.

Anträge können ab 1. Februar 1976 gerichtet werden an:

Zentrale Koordinierungsstelle
Hannover Flughafen
Tel.: (0511) 77 51 23 und 77 51 82
Telex: ZEKO 924031 a
AFTN: EDVVYD

Der Antrag muß folgende Angaben enthalten:

a) Antragsteller
   (Luftverkehrsgesellschaften oder Firmen)

b) Flugnummer (soweit zutreffend)

c) Luftfahrzeugkennzeichen

d) Luftfahrzeugmuster

e) Eigengeschwindigkeit (TAS)

f) Startflugplatz

g) Voraussichtliche Ankunftszeit
   (ETA — Datum und Uhrzeit)

h) Voraussichtliche Abflugzeit von Hannover
   (ETD — Datum und Uhrzeit)

i) Zielflugplatz

k) Vollständige Anschrift
   (mit Telex- oder AFTN-Anschrift oder Telefonnummer)

Änderungen bereits erteilter Genehmigungen werden von der zentralen Koordinierungsstelle nur in begründeten Ausnahmefällen vorgenommen.

5. Soweit Zuständigkeiten der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) betroffen sind, ergeht die Verfügung im Einvernehmen mit der BFS.

6. Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen die vorstehende Verfügung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dr. Fietz

I – 28/76

6050 Offenbach (Main), den 14. Januar 1976
DWD/ZA — Az.: A 2 (F 2. 3. 1)

Nachstehend wird die neue Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes auszugsweise bekanntgegeben. Die Gebührenordnung ist am 1. Januar 1976 in Kraft getreten. Die NfL I - 330/68 vom 23. Dezember 1968 und I - 8/72 vom 6. Januar 1972 werden hiermit aufgehoben.

Deutscher Wetterdienst
Zentralamt
Im Auftrag
Dr. Buschner

Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes vom 24. November 1975

(Bundesanzeiger 233 vom 16. Dezember 1975)

Im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und nach Anhören des Verwaltungsbeirates des Deutschen Wetterdienstes wird auf Grund des § 9 Abs. 2 des Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst vom 11. November 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 738) und des Gesetzes zur Ergänzung des Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst vom 8. August 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 506) sowie des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst vom 23. Dezember 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 796) folgende Verwaltungsvorschrift erlassen:

§ 1

Gebührenpflicht für Leistungen des Deutschen Wetterdienstes

(1) Wer die vom Deutschen Wetterdienst der Allgemeinheit zugänglich gemachten Berichte durch Rundfunk, Presse oder auf sonstige Weise verbreitet, oder wer besondere wetterdienstliche Leistungen in Anspruch nimmt, ist dem Deutschen Wetterdienst gegenüber nach dieser Gebührenordnung (GebO) gebührenpflichtig.

(2) Die als Anlage beigefügte Gebührenliste (GL) ist Bestandteil der GebO.

(3) Der Deutsche Wetterdienst wird ermächtigt, zu der GebO Ausführungsbestimmungen (AB) zu verfügen.

§ 2

Allgemeiner Beratungsdienst und Klimadienst

(1) Für Auskünfte, die Abgabe von meteorologischen Daten, Warnungen, Beratungen und Gutachten sowie für die Durchführung von Meßaufträgen werden Gebühren nach den Ziffern 2.1 bis 2.13 GL erhoben.

(2) Für die Leistungen nach Absatz 1 werden Zusatzgebühren in Rechnung gestellt, wenn ihre Erledigung einen Zeitaufwand von mehr als 15 Minuten erfordert. Für den über 15 Minuten hinausgehenden Zeitaufwand (Arbeits- und Wegezeit) sind für jede angefangene Arbeitsstunde die Sätze nach Ziffer 2.11 GL zugrunde zu legen.

(3) Die Grundgebühren für Frostwarnabonnements nach Ziffer 2.6 GL, die für eine Saison mit landwirtschaftlichen Betrieben, Verbänden und Organisationen abgeschlossen werden, ermäßigen sich um 50 vom Hundert.

(4) a) Vermittelt ein Empfänger Leistungen der im Absatz 1 genannten Art weiter, so ist neben dem Umfang dieser Leistungen auch die Anzahl der weiteren Empfänger für die Berechnung der Gebühren maßgebend. Das gleiche gilt, wenn ein Sammelabonnement für mehrere Empfänger vereinbart werden soll, von denen nicht angenommen

werden kann, daß sie alle ein Einzelabonnement abschließen würden. In allen diesen Fällen sind die Gebühren wie folgt zu berechnen:

a) bei 2 Empfängern das 1,5fache
b) bei 3 bis 5 Empfängern das 2,0fache
c) bei 6 bis 10 Empfängern das 2,5fache
d) bei 11 bis 25 Empfängern das 3,0fache
e) bei 26 bis 50 Empfängern das 3,5fache
f) bei 51 bis 100 Empfängern das 4,0fache
g) bei 101 bis 250 Empfängern das 4,5fache
h) bei 251 bis 500 Empfängern das 5,0fache
i) bei 501 bis 1000 Empfängern das 5,5fache

der jeweils von einem Einzelabnehmer nach den Ziffern 2.1 bis 2.6 GL zu zahlenden Grundgebühr.

Sind diese Leistungen von mehreren Wetterämtern zu erbringen, so sind die Grundgebühren für jeden Wetteramtsbereich unter Berücksichtigung der Zahl der dort ansässigen Empfänger gesondert zu berechnen.

b) Bei Vereinbarungen mit Fach- und Interessenverbänden, die es deren Mitgliedern erlauben, Leistungen des Deutschen Wetterdienstes nach Absatz 1 abzurufen, sind die Gebühren wie folgt zu berechnen:

Grundgebühren nach Ziffer 2.1 bis 2.6 GL multipliziert mit der Anzahl der Abrufenden, vermindert um 10%.

(5) Die Berechnungsart nach Absatz 4 a) gilt entsprechend, wenn an mehrere Auftraggeber gleichzeitig dasselbe Gutachten geliefert wird. In diesen Fällen ist die nach den Ziffern 2.8 und 2.9 GL zu berechnende Gebühr von jedem Empfänger anteilmäßig zu entrichten. Bei ähnlichen Gutachten ist nur für den übereinstimmenden Teil nach dieser Gebührenrechnung zu verfahren.

(6) Wird dasselbe Gutachten, für das ein Auftraggeber bereits die Gebühren entrichtet hat, danach von einem weiteren Auftraggeber angefordert, so ist diesem die volle Gebühr in Rechnung zu stellen. Bei gleichzeitiger Anforderung dieses Gutachtens von mehreren Auftraggebern gilt Absatz 5.

(7) Wird in den in Absatz 5 und 6 genannten Fällen die unter Ziffer 2.12 GL genannte Gebühr überschritten, entscheidet der Bundesminister für Verkehr über die Höhe der von den weiteren Abnehmern zu zahlenden Gebühren.

(8) Wird von einem Auftraggeber eine eilige Beantwortung seines Auftrages verlangt, so wird zu den Gebühren ein Zuschlag von 50 vom Hundert erhoben.

(9) Der Auftraggeber ist vor der Durchführung seines Auftrages zu benachrichtigen, wenn der Rechnungsbetrag voraussichtlich die Gebühr nach Ziffer 2.13 GL überschreitet, oder er erkennbar nicht mit der Erhebung einer Gebühr rechnet.

§ 3

Zeitungswetterdienst

(1) Für Wetterberichte oder Wettervorhersagen, die vom Deutschen Wetterdienst geliefert werden oder die auf von ihm veröffentlichten Unterlagen beruhen, werden die Grundgebühren nach Ziffer 3 GL erhoben, denen die Auflagenhöhe der Zeitungen zugrunde liegen, die an 5 bis 7 Tagen in der Woche je einmal erscheinen.

(2) Die Grundgebühren nach Absatz 1 ermäßigen sich für Zeitungen, die nur an 3 bis 4 Tagen in der Woche je einmal erscheinen, um 25 vom Hundert und für Zeitungen, die höchsten 2 mal in der Woche herausgegeben werden, um 50 vom Hundert. Eine Ermäßigung der Monatsgebühr bis unter die in Ziffer 3 a) GL angegebene Mindestgebühr hinaus ist jedoch unzulässig.

(3) Erscheint eine Zeitung mehr als einmal täglich, und erhält der Zeitungsverlag am Tage mehr als einen Wetterbericht oder eine Wettervorhersage, so ist eine Zusatzgebühr in Höhe von 50 vom Hundert der Gebühr nach Absatz 1 oder 2 zu berechnen.

(4) Für Straßenwetterberichte, Reisewetterberichte, Wintersportwetterberichte oder ähnliche Berichte sowie für Vorhersagen über mehr als 3 Tage, ferner für Stationsmeldungen wird je nach Umfang dieser Leistungen eine Zusatzgebühr erhoben, die nach § 2 Absatz 2 zu berechnen ist. Als Zuschlag ist jedoch mindestens der Betrag nach Ziffer 3 b) GL zu berechnen.

(5) a) Die Zusatzgebühr für die tägliche Lieferung von Zeitungswetterkarten, die vom Zeitungsverlag über das Fotofaxnetz einer Presseagentur bezogen werden, beträgt 30 vom Hundert der Gebühr nach Absatz 1. Bei weniger als fünfmal wöchentlichem Bezug tritt eine Ermäßigung entsprechend Absatz 2 ein; es ist jedoch mindestens die Gebühr nach Ziffer 3 b) GL zu berechnen.

b) Die Zusatzgebühr für Klischeevorlagen oder Matern einer Wetterkarte oder Vorhersagekarte, die für den Zeitungsverlag besonders angefertigt werden müssen, beträgt 50 vom Hundert der Gebühr nach Absatz 1. Bei weniger als fünfmal wöchentlichem Bezug tritt eine Ermäßigung entsprechend Absatz 2 ein. Als Zuschlag ist jedoch mindestens die Gebühr nach Ziffer 3 e) GL zu berechnen.

§ 4

Rundfunkwetterdienst

(1) Für wetterdienstliche Leistungen, deren Art und Umfang mit einer Rundfunkanstalt vereinbart werden, gelten nachstehende Absätze 2 bis 7.

(2) Bei der Berechnung der Monatspauschale für Wetterberichte oder Wettervorhersagen, die in

H ö r f u n k p r o g r a m m e n

ausgestrahlt werden, werden für jeweils angefangene Einhunderttausend der Ton-Rundfunk-Genehmigungen die Grundgebühren nach Ziffer 4.1 GL erhoben.

Für Leistungen an regionale Rundfunkanstalten sind die Grundgebühren für die Zahl der Ton-Rundfunk-Genehmigungen im jeweiligen Sendebereich, mindestens jedoch für 500 000 Genehmigungen, zu berechnen. Bei überregionalen Rundfunkanstalten ist von 1 Million Ton-Rundfunk-Genehmigungen auszugehen. Den Gebühren ist stets die letzte verfügbare, auf volle Einhunderttausend Genehmigungen aufgerundete Zahl der Ton-Rundfunk-Genehmigungen zugrunde zu legen.

Für Reisewetterberichte und Wintersportwetterberichte wird nach dem Umfang dieser Leistungen eine Zusatzgebühr erhoben, deren Höhe jedoch äußerstenfalls die nach Ziffer 4.1 a) bzw. 4.1 c) GL errechnete Gebühr erreichen darf.

(3) Bei der Berechnung der Monatspauschale für Wetterberichte oder Wettervorhersagen (ohne Wetterkarten oder sonstige Unterlagen), die in

ü b e r r e g i o n a l e n F e r n s e h p r o g r a m m e n

ausgestrahlt werden, werden die Grundgebühren nach Ziffer 4.2 GL erhoben.

Werden für die fernsehgemäße Gestaltung Wetterkarten oder sonstige Unterlagen mitgeliefert, so erhöhen sich die Grundgebühren um 30 vom Hundert.

(4) Bei der Berechnung der Monatspauschale für Wetterberichte oder Wettervorhersagen (ohne Wetterkarten oder sonstige Unterlagen), die in

r e g i o n a l e n F e r n s e h p r o g r a m m e n

ausgestrahlt werden, sind die Gebühren entsprechend § 4 Absatz 2 zu erheben. Der Berechnung ist jedoch nicht die Zahl der Ton-Rundfunk-Genehmigungen, sondern die letzte verfügbare Zahl der Fernseh-Rundfunk-Genehmigungen im jeweiligen Sendebereich zugrunde zu legen.

Werden für die fernsehgemäße Gestaltung Wetterkarten oder sonstige Unterlagen mitgeliefert, so erhöhen sich die Gebühren nach Ziffer 4.1 GL um 30 vom Hundert.

(5) Die Gebühren nach Absatz 2, 3 und 4 ermäßigen sich für Wetterberichte oder Wettervorhersagen, die nur an 3 oder 4 Tagen in der Woche gesendet werden, um 25 vom Hundert und um 50 vom Hundert bei einer nur 2 mal wöchentlichen Ausstrahlung.

(6) Bei Wetterberichten oder Wettervorhersagen, die von den Rundfunkanstalten aus Hörfunk- in Fernsehprogramme oder umgekehrt übernommen werden, sind die Gebühren jeweils für die Programme, in denen sie ausgestrahlt werden, nach den Absätzen 2 bis 5 zu erheben.

(7) Wiederholungssendungen, die stets der vorherigen Genehmigung des Deutschen Wetterdienstes bedürfen, sind gebührenfrei.

§ 5

Fernsprechansagedienst

Soweit die Deutsche Bundespost Wetternachrichten im Fernsprechansagedienst an Dritte gegen Gebühren weitergibt, zahlt sie an den Deutschen Wetterdienst einen Anteil der von ihr erhobenen Gebühren. Die Höhe des Gebührenanteils wird durch die zuständigen Ministerien festgelegt.

§ 6

Flugwetterdienst

(1) Für Leistungen des Deutschen Wetterdienstes, die für die Luftfahrt gemäß den Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erbracht werden, werden Gebühren nach Maßgabe der Verordnung über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung in ihrer jeweils geltenden Fassung erhoben. Werden derartige Leistungen an Empfänger außerhalb von Beratungsstellen des Deutschen Wetterdienstes erbracht oder übermittelt, oder werden größere Sonderleistungen gefordert, so sind die dafür anfallenden zusätzlichen Kosten zu erstatten.

(2) Für Auskünfte, Beratungen und Gutachten, die von den im Absatz 1 genannten Richtlinien und Empfehlungen nicht erfaßt werden und die auch nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Flugberatungsdienst stehen, gilt § 2.

§ 7

Seewetterdienst

Für Leistungen im Seewetterdienst, die über die durch die internationale Vereinbarung zur Sicherung menschlichen Lebens auf See (Schiffssicherheitsvertrag) bedingten allgemeinen Wetterfunkausstrahlungen hinausgehen, gilt § 2.

§ 8

Sonstige Leistungen

(1) Bei der Benutzung der EDV-Anlage für bzw. durch Dritte ist für die Berechnung der Entgelte die Benutzungsordnung der EDV-Anlagen des Deutschen Wetterdienstes zugrunde zu legen. Für fachliche und wissenschaftliche Leistungen gilt § 2 Absatz 2.

Für die Abgabe von Daten auf Datenträgern (Lochkarten, Lochstreifen, Magnetbändern, Magnetplatten und ähnlichen) werden Gebühren nach § 2 Absatz 1 und 2 sowie ggf. gemäß nachstehendem Absatz 2 erhoben.

(2) Werden Daten sowie die in nachstehendem Absatz 3 genannten Erzeugnisse vom Empfänger geschäftsmäßig verwendet oder tritt er als Vermittler an Dritte auf, so sind besondere Gebühren (Lizenz- und Nachdruckgebühren) zu erheben, die sich nach dem Umfang und dem Nutzungswert der wetterdienstlichen Leistungen richten. Auch bei Zahlung von Gebühren ist ein Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.

(3) Für gedruckte Veröffentlichungen (Wetterkarten, wetterkundliche Lehrmittel und sonstige Druckerzeugnisse) und Bildmaterial wird der Deutsche Wetterdienst ermächtigt, die Preise unter Berücksichtigung der Kosten festzulegen und in Katalogen zusammenzustellen.

§ 9

Auslagen und Gemeinkosten

(1) Neben den Gebühren für wetterdienstliche Leistungen sind vom Empfänger folgende Auslagen zu erstatten:

a) Auslagen, z. B. Porti für Sendungen ins Ausland, Fernsprechgebühren im Fernverkehr und Fernschreibgebühren;

b) Auslagen für verbrauchtes Material;

c) Auslagen für Material- und Gerätebeförderung (Transportkosten);

d) Auslagen, die beim Einsatz von Kraftfahrzeugen, Wetterdienstgeräten und -instrumenten sowie sonstigen Gebrauchsgegenständen entstehen;

e) die bei Dienstgeschäften außerhalb der Dienststelle den Angehörigen des Deutschen Wetterdienstes auf Grund gesetzlicher oder tariflicher Bestimmungen gewährten Vergütungen (Reisekostenvergütung und Auslagenersatz);

f) Auslagen für zusätzliche Mieten, Pachten und Nutzungsentschädigungen;

g) Auslagen für zusätzliche Arbeitskräfte (z. B. Zeitangestellte und Werkvertragsnehmer);

h) Aufwendungen für Zweitschriften und weitere Ausfertigungen, Ablichtungen, Abschriften, Auszüge usw., die vom Empfänger zusätzlich gefordert werden gemäß Ziffer 9 GL.

(2) Zu den Auslagen unter Absatz 1 werden Gemeinkostenzuschläge mit folgendem Vomhundertsatz berechnet:

a) zu den Auslagen unter Absatz 1 b) und c) sowie e) und f) ..... 20 vom Hundert

b) zu den Auslagen unter Absatz 1 d), vom Anschaffungspreis der Wetterdienstgeräte, -instrumente und der sonstigen Gebrauchsgegenstände sowie der Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihrer besonderen Bauweise oder Ausstattung für Meß- und Beobachtungszwecke bestimmt sind je angefangenen Tag ..... 0,1 vom Hundert

c) zu den Auslagen unter Absatz 1 g) ..... 60 vom Hundert.

§ 10

Gebührenfreiheit

(1) Von der Zahlung der Gebühren sind befreit:

a) die Behörden des Bundes und der Länder;

b) die Träger der Sozialversicherung und des Bundes-Sozialhilfegesetzes;

c) sonstige amtliche Stellen hinsichtlich statistischer Angaben für amtliche Veröffentlichungen;

d) die im Bundesgebiet stationierten verbündeten Streitkräfte einschließlich des zivilen Gefolges, sofern ihre Anforderungen nicht den Einsatz zusätzlicher Arbeitskräfte oder besonderen materiellen Aufwand notwendig machen;

e) Empfänger von Wetterwarnungen und Wetterberatungen in Katastrophenfällen.

(2) Die unter Absatz 1 a), b) und c) genannten Empfänger wetterdienstlicher Leistungen haben unbeschadet ihrer Gebührenfreiheit dem Deutschen Wetterdienst die Auslagen gemäß § 9 zu erstatten. Gedruckte Veröffentlichungen können von ihnen und den unter Absatz 1 d) Genannten nur käuflich erworben werden.

(3) Die Gebührenfreiheit der unter Absatz 1 a), b) und c) genannten Empfänger entfällt, wenn die Kosten von Dritten erstattet werden.

Bei Leistungen an Gerichte und Staatsanwaltschaften tritt an die Stelle dieser Gebührenordnung das „Gesetz über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen" in seiner jeweils geltenden Fassung.

(4) Gebührenfrei und ohne Erstattung von Auslagen (§ 9) können erbracht bzw. abgegeben werden:

a) Leistungen im Rahmen der internationalen meteorologischen Zusammenarbeit;

b) Leistungen, die im Einzelfall von Schulen sowie von Organisationen der sozialen Wohlfahrtspflege zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigt werden, sofern für sie nur eine Grundgebühr zu berechnen wäre;

c) Unterlagen für wissenschaftliche Arbeiten,
wenn kein besonderer Aufwand damit verbunden ist,
wenn sie der Abnehmer nur für den angegebenen Zweck verwendet,
wenn er weder die Unterlagen noch die daraus hergeleiteten Ergebnisse gewinnbringend verwendet;

d) Informationen und Unterlagen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Deutschen Wetterdienstes;

e) wissenschaftliche Veröffentlichungen im Austausch.

Gebührenliste (GL)

Anlage zur Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes vom 24. November 1975

1. Zu § 1 — Gebührenpflicht für Leistungen des Deutschen Wetterdienstes

Ab 1. Januar 1976 gelten folgende Gebühren:

2. Zu § 2 — Allgemeiner Beratungsdienst und Klimadienst

2.1. Grundgebühren für Einzelauskünfte

a) Abgabe von aktuellen Werten des Luftdruckes, der Temperatur, des Niederschlags usw. nach vorliegenden Unterlagen 6,50 DM

b) Weitergabe vorliegender Straßenzustandsmeldungen einer bestimmten Fahrtstrecke (ohne Wetterentwicklung) 7,— DM

c) Straßenzustandsbericht über mehrere Fahrtstrecken oder ein größeres Gebiet, je nach Umfang mindestens 10,— DM

d) Umfangreichere Wetterauskünfte an Zeitungen, Zeitschriftenverlage und Presseagenturen (sofern ihre Erteilung nicht schon durch Verträge vereinbart ist) 20,— DM
Presseinformationen, die der journalistischen Berichterstattung dienen, können gebührenfrei abgegeben werden (siehe § 10 GebO).

2.2. Grundgebühren für Einzelberatungen

a) Wettervorhersage für einen bestimmten Ort oder ein kleineres Gebiet mit einer Gültigkeitsdauer bis zu höchstens 3 Tagen 10,— DM

b) Straßenwettervorhersage für ein bestimmtes Gebiet auch in Verbindung mit Ziffer 2.1 b) 10,— DM

c) Wetterberatung für einen Wetteramtsbereich und die hieran angrenzenden Gebiete 15,— DM

d) Wetterberatung für das Bundesgebiet und die nahe gelegenen ausländischen Gebiete 20,— DM

e) wie d) zusätzlich für das fernere Ausland 30,— DM

f) Mittelfristige Wettervorhersage (gültig für 3 bis 5 Tage) für einen Wetteramtsbereich und die hieran angrenzenden Gebiete 25,— DM

g) Mittelfristige Wettervorhersage (gültig für 3 bis 5 Tage) für das Bundesgebiet und die nahe gelegenen ausländischen Gebiete 30,— DM

h) wie g) zusätzlich für das fernere Ausland 40,— DM

i) Wochen- bzw. 10-Tage-Vorhersage für das Bundesgebiet 40,— DM

k) Wochen- bzw. 10-Tage-Vorhersage für das Bundesgebiet und die nahe gelegenen ausländischen Gebiete 50,— DM

l) Längerfristige Vorhersagen für das Bundesgebiet (sofern möglich) 80,— DM

2.3. Grundgebühren für Monatsabonnements auf Auskünfte

a) Auskünfte entsprechend Ziffer 2.1. a) 40,— DM

b) Auskünfte entsprechend Ziffer 2.1 b) 45,— DM

c) Auskünfte entsprechend Ziffer 2.1 c) 60,— DM

d) Umfangreiche Auskünfte entsprechend Ziffer 2.1 d) 120,— DM

2.4. Grundgebühren für Monatsabonnements auf Vorhersagen und Beratungen

a) Vorhersagen entsprechend Ziffer 2.2 a) und b) 60,— DM

b) Beratungen entsprechend Ziffer 2.2 c) 75,— DM

c) Beratungen entsprechend Ziffer 2.2 d) 100,— DM

d) Beratungen entsprechend Ziffer 2.2 e) 120,— DM

e) Vorhersagen entsprechend Ziffer 2.2 f) 100,— DM

f) Vorhersagen entsprechend Ziffer 2.2 g) 120,— DM

g) Vorhersagen entsprechend Ziffer 2.2 h) 140,— DM

h) Wochen- und 10-Tage-Vorhersagen entsprechend Ziffer 2.2 i) 110,— DM

i) Wochen- und 10-Tage-Vorhersagen entsprechend Ziffer 2.2 k) 120,— DM

2.5. Grundgebühr für ein Jahresabonnement auf Langfristvorhersagen für das Bundesgebiet 900,— DM

2.6. Grundgebühr für ein Monatsabonnement auf Wetterwarnungen

a) für das erste Wetterelement (z. B. Frost oder Wind usw.) 65,— DM

b) für jedes zusätzliche Wetterelement 22,— DM

2.7. Grundgebühren für Meßaufträge und ähnliche Leistungen für jeden angefangenen Arbeitstag 20,— DM

2. 8. Grundgebühr für ein Gutachten mit Ausnahme der unter 2.9 genannten 22,— DM

2.9. Grundgebühr für ein Gutachten im Rahmen des Kurort-Klimadienstes

a) Große Klimaanalyse 1600,— DM

b) Kleine Klimaanalyse 1000,— DM

c) Orientierende Klimabeurteilung 400,— DM

d) Bestätigung der Analysenergebnisse 200,— DM

e) Aerosolbegutachtung 200,— DM

2.10. Gebühren für die Abgabe von klimatologischen Werten (Daten, Tabellen, graphischen Darstellungen)

Zu der Grundgebühr nach Ziff. 2.1 a) GL sind zu berechnen:

a) für eine Niederschlagstabelle oder Teile einer Klimatabelle 10,— DM

b) für eine Klimatabelle mindestens 30,— DM

c) für eine Spezialtabelle (Häufigkeitsverteilung, Korrelationstabellen usw.) je nach dem Bearbeitungsaufwand, jedoch mindestens 40,— DM

2.11. Gebühren für den Zeitaufwand

Folgende Stundensätze sind zu berechnen:

a) für fachliche Hilfsleistungen 18,— DM

b) für fachliche Leistungen 28,— DM

c) für wissenschaftliche Leistungen 40,— DM

2. 12. Gebühren für dasselbe Gutachten an mehrere Empfänger

Das Berechnungsverfahren nach § 2 Absatz 7 der GebO gilt für Gebühren bis zur Höhe von 5000,— DM

2.13. Mitteilung über zu erwartende Gebühren

Ein Auftraggeber ist zu benachrichtigen, wenn die Gebühr voraussichtlich überschritten wird. 45,— DM

3. Zu § 3 — Zeitungswetterdienst

Die Grundgebühren für Wetterberichte oder Wettervorhersagen an Zeitungen betragen monatlich bei folgender Auflagenhöhe

a)	bis 5000 (zugleich Mindestgebühr)				30,— DM
b)	über	5 000	bis	10 000	45,— DM
c)	über	10 000	bis	15 000	53,— DM
d)	über	15 000	bis	20 000	76,— DM
e)	über	20 000	bis	25 000	93,— DM
f)	über	25 000	bis	30 000	110,— DM
g)	über	30 000	bis	35 000	128,— DM
h)	über	35 000	bis	40 000	164,— DM
i)	über	40 000	bis	45 000	184,— DM
j)	über	45 000	bis	50 000	204,— DM
k)	über	50 000	bis	60 000	232,— DM
l)	über	60 000	bis	70 000	264,— DM
m)	über	70 000	bis	80 000	296,— DM
n)	über	80 000	bis	90 000	328,— DM
o)	über	90 000	bis	100 000	360,— DM
p)	über	100 000	bis	125 000	405,— DM
q)	über	125 000	bis	150 000	480,— DM
r)	über	150 000	bis	200 000	570,— DM
s)	über	200 000	bis	250 000	685,— DM
t)	über	250 000	bis	300 000	800,— DM
u)	über	300 000	bis	400 000	960,— DM
v)	über	400 000	bis	500 000	1170,— DM
w)	über	500 000	bis	600 000	1370,— DM
x)	über	600 000	bis	800 000	1620,— DM
y)	über	800 000	bis	1000 000	2000,— DM

z) über 1 Million für jede weiteren angefangenen 500 000 der Auflage zuzüglich der Gebühr nach y) 900,— DM

4. Zu § 4 — Rundfunkwetterdienst

4.1. Die Grundgebühren für Leistungen an den Hörfunk (bzw. reg. Fernsehfunk) betragen monatlich je angefangene 100 000 Ton-Rundfunk-Genehmigungen (bzw. Fernseh-Rundfunk-Genehmigungen):

a) Für 5 bis 7mal wöchentlich einen Wetterbericht (Übersicht über die Wetterlage sowie Wettervorhersage), auch Wintersportwetterbericht, Agrarmeteorologischen oder einen sonstigen speziellen Wetterbericht 45,— DM

b) für 5 bis 7mal wöchentlich eine Wettervorhersage 22,50 DM

c) für wöchentlich einen Wetterbericht, auch Wetterberichte der unter a) genannten Art 11,— DM

d) für wöchentlich eine Wettervorhersage 6,— DM

e) für wöchentlich eine Wochenvorhersage 16,50 DM

4. 2. Die Grundgebühren für Leistungen zur Ausstrahlung in überregionalen Fernsehprogrammen betragen monatlich:

a) für 5 bis 7mal wöchentlich einen Wetterbericht (Übersicht über die Wetterlage sowie Wettervorhersage) 4500,— DM

b) für 5 bis 7mal wöchentlich eine Wettervorhersage 2250,— DM

c) für wöchentlich einen Wetterbericht (z. B. Reise- oder Wintersportwetterbericht für die Bundesrepublik und das europäische Ausland) 1100,— DM

d) für wöchentlich eine Wettervorhersage 600,— DM

e) für wöchentlich eine Wochenvorhersage 1650,— DM

5. Zu § 5 — Fernsprechansagedienst

Der Gebührenanteil des Deutschen Wetterdienstes beträgt 25 vom Hundert der einfachen Ortsgesprächsgebühr.

6. Zu § 6. — Flugwetterdienst

Für die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung gilt die Verordnung vom 27. Oktober 1971 (Bundesgesetzbl. II S. 1154).

7. Zu § 7 — Seewetterdienst

Siehe Ausführungsbestimmungen.

8. Zu § 8 — Sonstige Leistungen

Siehe Ausführungsbestimmungen.

9. Zu § 9 Abs. 1 h) — Auslagen und Gemeinkosten

Folgende Auslagen sind zu berechnen:

a) für jede Seite, die 28 Zeilen von durchschnittlich 15 Silben enthält, auch wenn die Herstellung auf mechanischem Wege (ausgenommen durch Ablichtung) stattgefunden hat 4,50 DM

Für jede angefangene Seite wird die Schreibgebühr voll berechnet,

b) für Schriftstücke in fremder Sprache 9,— DM

für jede angefangene Seite wird die Schreibgebühr voll berechnet,

c) für Schriftstücke in tabellarischer Form, Listen, Zeichnungen und dgl.

für jede angefangene Viertelstunde 5,— DM

d) für Ablichtungen, ohne Rücksicht auf Zeilen und Silbenzahl, bis zum Format DIN B 4 1,— DM

Bei Formaten, die größer als DIN B 4 sind, ist die doppelte Gebühr zu berechnen.

I – 29/76

Änderung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Hannover

Hannover, den 7. Januar 1976
44-21.01 a —

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert am 30. 10. 1975 (BGBl. I S. 2679) wird die am 25. 4. 1952 erteilte und zuletzt am 21. 7. 1975 geänderte Betriebsgenehmigung des Flughafens Hannover (NfL I - 238/75) wie folgt geändert:

Ziffer 2 i der Nachtflugbeschränkung vom 21. 7. 1975 wird durch folgenden Satz ergänzt:

"Gelegentlich kurzfristig anfallende Flüge im Berlin-Verkehr bedürfen dieser Genehmigung nicht."

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dr. Fietz

I – 30/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Grasberg

Nürnberg, den 11. Dezember 1975
Nr. 315 — 859/51

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch § 70 Abs. 6 des Bundes-Immisionsschutzgesetzes vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Grasberg folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Die Betriebszeit beschränkt sich auf die im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichte Zeit.

1. 3 Der Sonderlandeplatz Grasberg liegt in der Flugüberwachungszone (FlugÜZ). Der Flugbetrieb ist unter Beachtung der Flugbeschränkungen in der Flugüberwachungszone (AIP Band I RAC-1-3-19) durchzuführen.

1. 4 Bei Anflügen von Luftfahrzeugen mit betriebsklarem Wechselsprechfunkgerät ist mit der Flugleitung Grasberg mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Platzes auf der Frequenz 123.65 MHz Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

Luftfahrzeuge ohne Wechselsprechfunkgerät reihen sich nach Erkennen der Landerichtung in die jeweilige Platzrunde ein.

2. Motorflugbetrieb

2. 1 An- und Abflüge

An- und Abflüge sind grundsätzlich von und nach Süden durchzuführen.

Der Überflug der Stadt Bad Neustadt, des Kurgebietes nördlich des Platzes, sowie der Ortschaft Salz ist so weit wie möglich zu vermeiden.

Anflüge motorgetriebener Luftfahrzeuge haben über den Gegenanflugteil der Platzrunde zu erfolgen.

Im Durchstartfall ist die vorgeschriebene Platzrunde (Ziff. 2.2) erneut auszufliegen.

Überflüge des Flugplatzbereiches dürfen nicht unter 3000 Fuß MSL durchgeführt werden.

2. 2. Platzrunde

Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben Südwestplatzrunden in einer Höhe von 2000 Fuß MSL einzuhalten.

2. 3 Besondere Hinweise

Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Startwinde in Betrieb ist, oder wenn sich andere Luftfahrzeuge (oder Hindernisse) auf der Start- und Landebahn oder deren Streifen befinden.

Auf Segelflugbetrieb im Platzbereich ist zu achten.

Soweit es die Wetterlage zuläßt, sind Starts mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen in Richtung 14 durchzuführen.

3. Segelflugbetrieb

3. 1 Platzrunde

Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen Linksplatzrunden.

3. 2 Windenschleppbetrieb

Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist der Flugleitung Grasberg der hierfür verantwortliche Startleiter zu benennen.

Der Startleiter hat sich mit der Flugleitung in Verbindung zu setzen und zu halten und ist an die Weisungen der Flugleitung gebunden.

Zwischen der Flugleitung, der Startstelle und dem Windenstandplatz muß während des Windenschleppbetriebs eine ständige Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.

Der Startvorgang ist von dem Windenfahrer vom Beginn an und so lange durch die gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil ganz eingezogen ist.

Bei Ausfall der Warnblinkleuchte darf Windenschleppbetrieb nicht durchgeführt werden.

Solange motorgetriebene Luftfahrzeuge starten, landen (einschließlich Endteil des Landeanfluges) oder sich auf der Start- und Landebahn (einschließlich Streifen) befinden und solange sich ein Segelflugzeug in der Platzrunde befindet, dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden.

3. 3 Flugzeugschleppbetrieb

Flugzeugschleppzüge haben nach dem Start nach Südwesten abzudrehen und ihren Steigflug außerhalb des Platzrundenbetriebs durchzuführen.

Schleppflugzeuge ordnen sich nach dem Ausklinken des Segelflugzeugs in die Platzrunde ein und fliegen die Seilabwurfstelle an.

Das Schleppseil darf nur an der von der Flugleitung näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden.

Nach Absprache mit der Flugleitung darf das Schleppflugzeug nach dem Seilabwurf zwecks Landung unmittelbar nach Südwesten abdrehen.

Flugzeugschleppstarts dürfen nicht durchgeführt werden, solange die gelbe Warnblinkleuchte auf der Startwinde in Betrieb ist oder sich ein Luftfahrzeug im Endteil des Landeanfluges befindet.

4. Fallschirmabsprungbetrieb

4. 1 Das zum Absetzen der Fallschirmabspringer eingesetzte Luftfahrzeug muß mit einem betriebsbereiten Wechselsprechfunkgerät ausgerüstet sein und eine ständige Hörbereitschaft mit der Flugleitung aufrechterhalten.

4. 2 Fallschirmabspringer dürfen nicht abgesetzt werden, solange sich NORDO-Flugzeuge oder Segelflugzeuge im Anflug oder in der Platzrunde befinden.

4. 3 Während der Zeit zwischen Absprung und Landung der Fallschirmabspringer müssen die Triebwerke der am Boden stehenden Luftfahrzeuge stillstehen. Die Luftschrauben sind in waagerechte Stellung zu bringen.

4. 4 Anfliegende Luftfahrzeuge sind rechtzeitig durch Sprechfunk oder andere Signale auf die Fallschirmabspringer aufmerksam zu machen.

5. Verkehr auf den Betriebsflächen

5. 1 Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierenden Luftfahrzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung benutzt oder gekreuzt werden.

5. 2 Das Befahren des Rollfeldes ist während des Flugbetriebs nur mit besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

6. Flugplatzbenutzungsordnung

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

7. Strafbestimmungen

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVO als Straftat verfolgt.

8. Inkrafttreten

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern
Im Auftrag
Triftshaeuser

I – 31/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Köln-Butzweilerhof

Düsseldorf, den 19. Dezember 1975
— 53.82-22-12 —

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282), und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Köln-Butzweilerhof folgende Regelung getroffen:

I. Motorflugbetrieb

1. Die den Flugplatz anfliegenden und die vom Flugplatz abfliegenden Luftfahrzeuge haben sich in die vorgeschriebenen Platzrunden einzuordnen.

2. Platzrunden motorgetriebener Luftfahrzeuge sind unter Beachtung des in der Karte (siehe Luftfahrthandbuch, Band III) eingezeichneten Flugweges auszuführen.

Die Platzrunden dürfen nicht unter einer Höhe von 900 Fuß über Grund geflogen werden.

3. Luftfahrzeuge, die die im Luftfahrthandbuch Band III dargestellte Platzrunde nicht einhalten können, haben ihren An- und Abflug so einzurichten, daß möglichst kein Gebiet mit Wohnbebauung überflogen wird.

4. Bei Segelflugbetrieb mit Windenstart dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge (einschl. Motorsegler und Schleppflugzeuge) nicht starten, wenn am Segelflugstart und an der Landeschwelle der Start- und Landebahn für Motorflugzeuge die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist.

5. Landende motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die Landebahn so schnell wie möglich zu verlassen. Der Schutzstreifen ist frei von Luftfahrzeugen und sonstigen Hindernissen zu halten.

6. Motorgetriebene Luftfahrzeuge ohne Funk müssen sich nach Feststellung der Landerichtung in den Gegenanflugteil der im Luftfahrthandbuch Band III eingezeichneten Platzrunden einordnen.

7. Der Flugplatz darf nicht unter 1500 Fuß über Grund überflogen werden. Die Auflagen für das VFR-Beschränkungsgebiet Köln-Bonn sind einzuhalten.

8. Das Wenden und Zurückrollen auf der Start- und Landebahn ist verboten.

9. Der Bereich für Segelflug im Nordwesten des Verkehrslandeplatzes ist unter 2000 Fuß über Grund zu meiden. Die Auflagen für das VFR-Beschränkungsgebiet Köln-Bonn werden hierdurch nicht aufgehoben.

10. Kunstflug darf nur in dem von der Luftaufsichtsstelle zugewiesenen Raum durchgeführt werden (§ 8 Abs. 3 LuftVO). Im übrigen wird auf § 25 Abs. 1 Nr. 4 und § 26 Abs. 1 LuftVO besonders hingewiesen.

11. Bei gleichzeitigem Motor- und Segelflugbetrieb mit Windenstarts sind Durchstartübungen (mit und ohne Bodenberührung) verboten. Ein flugbetrieblich notwendiges Durchstarten hat südöstlich versetzt von der Start- und Landebahn für Motorflug zu erfolgen. Nach dem Durchstarten ist die im Luftfahrthandbuch Band III dargestellte Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge einzuhalten.

12. Flugübungen innerhalb der Motorflugplatzrunde unter 2000 Fuß über Grund sind vorher der Luftaufsichtsstelle auf der Frequenz 122.5 MHz anzuzeigen.

13. Flüge, die nicht über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen, sind an Samstagen, Sonn- und gesetzlichen Feiertagen vor 0800 Uhr MGZ sowie in der Zeit von 1200 Uhr bis 1400 Uhr MGZ verboten.

II. Flugzeugschlepp

1. Für Starts und Landungen ist die Start- und Landebahn für Schleppflugzeuge zu benutzen.

2. Für Schleppflug gilt I Nr. 13 dieser Regelung.

III. Segelflugbetrieb

1. Hinweis: Der Segelflugbetrieb wird auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero Club e. V. durchgeführt.

2. Der Flugplatz darf nicht unter einer Höhe von 1500 Fuß über Grund überflogen werden.

3. Thermikflüge innerhalb der Motorflugplatzrunde sind unterhalb 2000 Fuß über Grund ohne Funk verboten. Die Auflagen für das VFR-Beschränkungsgebiet Köl-Bonn sind einzuhalten. Es ist eine ständige Hörbereitschaft auf der Frequenz 123.5 MHz zu halten.

IV. Allgemeines

1. Im übrigen wird auf die Regelung des Sichtflugverkehrs im Raum Köln-Bonn (Luftfahrthandbuch - AIP - Band I, RAC-1-3-15) allgemein hingewiesen.

2. Zeitlich begrenzte Sonderverfahren sind mit der FS-Stelle Köln-Bonn abzusprechen.

3. Die FS-Stelle Köln-Bonn kann im kontrollierten Luftraum Flüge nach Sichtflugregeln ganz oder teilweise in räumlich und zeitlich begrenztem Umfang untersagen, wenn es der Grad der Inanspruchnahme durch den der Flugverkehrskontrolle unterliegenden Luftverkehr erfordert.

V. Sonstiger Verkehr auf dem Rollfeld

Auf dem Rollfeld dürfen Fußgänger und Fahrzeuge, abgesehen von Seilrückholwagen und Fahrzeugen der Luftaufsicht, nur mit Zustimmung der Luftaufsichtsstelle verkehren.

Die Zustimmung ist vorher persönlich bei der Luftaufsichtsstelle einzuholen. Den zur Sicherung des Flugplatzverkehrs erlassenen Verfügungen der Luftaufsichtsstelle ist Folge zu leisten.

Die sich aus der Flugplatzbenutzungsordnung gegenüber dem Flugplatzhalter ergebenden Verpflichtungen bleiben hiervon unberührt.

VI. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit §§ 22 Abs. 1 Nr. 1, 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

VII. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt mit Wirkung vom 1. 1. 1976 in Kraft.

Der Regierungspräsident
in Düsseldorf
Im Auftrag
Ullrich

I – 32/76

Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Wahlstedt

Kiel, den 5. Januar 1976
VII/540b — 6009/4

Die dem Luftsportverein des Kreises Segeberg e. V. unter dem 21. 4. 1971 zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes und Segelfluggeländes erteilte Genehmigung habe ich wie folgt neu gefaßt:

1. **Amtliche Bezeichnung:**
Sonderlandeplatz Wahlstedt

2. **Lage:**
1,5 km nördlich von Wahlstedt

3. **Geographische Lage:**
53°58'13"N 10°13'30"O.

4. **Höhe über NN:**
38,9 m (128 ft).

5. **Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen:**
Landflugzeuge bis 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht,
Drehflügler bis 5700 kg,
Motorsegler, die mit eigener Kraft starten,
Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten; zugelassen ist nur Flugzeugschleppstart,
Fallschirme zu Fallschirmabsprüngen,
Segelflugmodelle und Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren.

6. **Zweck, dem der Landeplatz dienen soll:**
Ausübung des Luftsports einschließlich der Ausbildung von Luftfahrern, ausgenommen Fallschirmspringer.

7. **Richtung und Länge der Start- und Landebahnen:**
Grasbahn für Motorflugzeuge 112°/292° 600 m x 30 m
Grasbahn für Segelflugzeuge 112°/292° rw 1200 m x 30 m.

8. **Start- und Landefläche für Hubschrauber:**
30 m x 30 m.

NfL I - 206/73 wird hiermit aufgehoben.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Luftfahrtbehörde
Im Auftrag
Senft

I – 33/76

Sonderlandeplatz Bad Waldsee-Reute

Tübingen, den 23. Dezember 1975
Nr. 24-9/8521/1 — Bad Walsee-Reute

In der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Bad Waldsee-Reute, veröffentlicht in NfL I - 403/75 ist Ziffer 5 c) wie folgt zu ändern:

"Segelflugzeuge sowie Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten; zugelassen ist:
Flugzeugschleppstart".

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag
Eisenmann

I – 34/76

Neufassung der Genehmigung des Landeplatzes Westerland/Sylt

Kiel, den 2. Januar 1976
VII/540 b-6009/4

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113) in Verb. mit §§ 52 und 57 Luftverkehrs-Zulassungsordnung vom 28. 11. 1968 (BGBl. I S. 1263) habe ich der

Flughafen Sylt GmbH, 2280 Westerland/Sylt

am 5. 11. 1970 die Genehmigung zum Betrieb des Militärflughafens Westerland als öffentlichen Verkehrslandeplatz und als Segelfluggelände erteilt.

Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt

Lage: 1,8 NM nordöstlich von Westerland

Bezugspunkt:

a) Geographische Lage: 54°54'48"N 08°20'36"O
b) Höhe des Flugplatzbezugspunktes: 7,70 m (25 ft) ü. NN
c) Tragfähigkeit der Start- und Landebahnen: LCN 38

Zugelassene Luftfahrzeuge:

a) Flugzeuge
b) Drehflügler
c) Segelflugzeuge (zugelassen sind alle Startarten)
d) Motorsegler

Zweck des Flugplatzes:

Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr sowie der Ausübung des Luftsports und der Ausbildung von Flugzeugführern und Segelflugzeugführern.

Start- und Landebahnen:

	Richtung:	Länge:	Breite:
a) Hartbelagbahn	144°/324° rw	2124 m	45 m
b) Hartbelagbahn	060°/240° rw	1696 m	45 m

Die Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer 237/67 wird hiermit aufgehoben.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag
Senft

Berichtigung:

In NfL I - 1/76 muß es auf Seite 2, Teil I unter 1. 6 heißen:
„(1220 m)."

NfL I - 35-47/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 12. Februar 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 35/76	Bekanntmachung der 2. Neufassung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen)	46
I — 36/76	64. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen)	49
I — 37/76	6. VO zur Änderung der 27. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)	50
I — 38/76	ICAO-Ortskennungen	50
I — 39/76	Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst	50
I — 40/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	50
I — 41/76	13. Änderung der Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen	51
I — 42/76	Bauarbeiten auf dem Verkehrslandeplatz Straubing-Wallmühle	51
I — 43/76	Bekanntmachung der Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Albstadt-Degerfeld (früher: Tailfingen-Degerfeld)	51
I — 44/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Albstadt-Degerfeld	51
I — 45/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Traben-Trarbach/ Mont Royal	52
I — 46/76	Sonderdruck "Luftverkehrsgesetz" (3. Auflage)	53
I — 47/76	Sonderdruck "Luftverkehrs-Ordnung" (6. Auflage)	54

Inhaltsangabe der NfL II - 9/76 vom 12. Februar 1976

II — 9/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 10/76 vom 12. Februar 1976

II — 10/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge — Neuzulassungen und Veränderungen (1. bis 31. Dezember 1975)

Inhaltsangabe der NfL II - 11/76 vom 12. Februar 1976

II — 11/76 Verzeichnis der nach § 18 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten Herstellungsbetriebe

Inhaltsangabe der NfL II - 12-14/76 vom 12. Februar 1976

II — 12/76 Bekanntmachung über die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals

II — 13/76 Ungültigkeitserklärung von Ausweisen für Besatzungsmitglieder

II — 14/76 Ungültigkeitserklärung über zwei Ausweise für Prüfer von Luftfahrtgerät

Inhaltsangabe der NfL II - 15/76 vom 12. Februar 1976

II — 15/76 Verzeichnis der Lufttüchtigkeitsanweisungen (Stand 31. 12. 1975)

I – 35/76

Bekanntmachung der Zweiten Neufassung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) vom 29. Januar 1976

Frankfurt (Main), den 29. Januar 1976
I 5/I 4 — Az.: 112:062 52

Auf Grund des Artikels 2 der Dreiundsechzigsten Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) vom 2. Januar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 5 vom 9. Januar 1976) wird nachstehend der vom 29. Januar 1976 an geltende Wortlaut der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) vom 12. Januar 1968 (Bundesanzeiger Nr. 17 vom 25. Januar 1968) bekanntgegeben, wie er sich aus der Bekanntmachung vom 3. Mai 1972 (Bundesanzeiger Nr. 85 vom 5. Mai 1972) sowie aus der oben angeführten Änderungsverordnung und den nachstehenden Änderungsverordnungen ergibt:

vom 10. Mai 1972
(Bundesanzeiger Nr. 96 vom 25. Mai 1972),
vom 1. August 1972
(Bundesanzeiger Nr. 153 vom 17. August 1972),
vom 25. September 1972
(Bundesanzeiger Nr. 193 vom 12. Oktober 1972),
vom 16. Oktober 1972
(Bundesanzeiger Nr. 203 vom 26. Oktober 1972),
vom 26. Oktober 1972
(Bundesanzeiger Nr. 211 vom 9. November 1972),
vom 20. November 1972
(Bundesanzeiger Nr. 229 vom 7. Dezember 1972),
vom 20. Dezember 1972
(Bundesanzeiger Nr. 2 vom 4. Januar 1973),
vom 12. Februar 1973
(Bundesanzeiger Nr. 42 vom 1. März 1973),
vom 5. April 1973
(Bundesanzeiger Nr. 79 vom 26. April 1973),
vom 2. Juli 1973
(Bundesanzeiger Nr. 132 vom 19. Juli 1973),
vom 13. September 1973
(Bundesanzeiger Nr. 182 vom 27. September 1973),
vom 19. Oktober 1973
(Bundesanzeiger Nr. 210 vom 8. November 1973),
vom 10. Februar 1974
(Bundesanzeiger Nr. 41 vom 28. Februar 1974),
vom 22. April 1974
(Bundesanzeiger Nr. 86 vom 9. Mai 1974),
vom 1. Juli 1974
(Bundesanzeiger Nr. 130 vom 18. Juli 1974),
vom 28. August 1974
(Bundesanzeiger Nr. 170 vom 12. September 1974),
vom 25. September 1974
(Bundesanzeiger Nr. 190 vom 10. Oktober 1974),
vom 9. Oktober 1974
(Bundesanzeiger Nr. 200 vom 24. Oktober 1974),
vom 1. März 1975
(Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1975),
vom 9. April 1975
(Bundesanzeiger Nr. 77 vom 24. April 1975),
vom 22. Mai 1975
(Bundesanzeiger Nr. 100 vom 5. Juni 1975),
vom 14. Juli 1975
(Bundesanzeiger Nr. 132 vom 23. Juli 1975),
vom 11. September 1975
(Bundesanzeiger Nr. 178 vom 25. September 1975),
vom 1. Oktober 1975
(Bundesanzeiger Nr. 194 vom 17. Oktober 1975),
vom 6. November 1975
(Bundesanzeiger Nr. 223 vom 2. Dezember 1975),
vom 1. Dezember 1975
(Bundesanzeiger Nr. 233 vom 16. Dezember 1975),
vom 2. Januar 1976
(Bundesanzeiger Nr. 5 vom 9. Januar 1976).

Die Rechtsvorschriften sind auf Grund des § 26a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung alter Fassung und des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), erlassen worden.

Die Bekanntmachungen der vorstehenden Änderungsverordnungen in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nrn.

151/72, 244/72, 291/72, 298/72, 309/72, 338/72, 13/73, 43/73, 115/73, 203/73, 292/73, 334/73, 42/74, 137/74, 228/74, 289/74, 311/74, 324/74, 83/75, 143/75, 172/75, 220/75, 296/75, 323/75, 365/75, 393/75, 3/76 werden hierdurch aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung vom 29. Januar 1976

§ 1

(1) Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs im Flugfunkdienst mit Flugverkehrskontrollstellen werden folgende Funkfrequenzen festgelegt:

Flugverkehrs-kontrollstelle	Flugplatz-kontrolldienst	Anflug-kontrolldienst	Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245	Bezirkskontrolldienst oberhalb Flugfläche 245
Bremen	**121,5** (NOT)	**121,5** (NOT)	**121,5** (NOT)	
	118,50 (TWR)	118,30 (DF)	118,55 (ACC)	
	119,70 (RGD)	119,45 (APP)	120,35 (ACC)	
	121,75 (TAX)	**119,70** (RGD)	121,35 (ACC)	
	122,65 (TURM)	125,65 (APP)	122,15 (ACC)	

Flugverkehrs-kontrollstelle	Flugplatz-kontrolldienst	Anflug-kontrolldienst	Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245	Bezirkskontrolldienst oberhalb Flugfläche 245
Bremen	122,10 (MIL)	122,10 (MIL)	**123,20** (DFIS/FIS)	
			123,25 (ACC)	
			124,35 (ACC)	
			124,65 (ACC)	
			124,80 (ACC)	
			125,10 (ACC)	
			125,35 (ACC)	
			125,85 (ACC)	
			126,65 (ACC)	
			133,55 (FIS/DFIS)	
	243,0 (MIL)	243,0 (MIL)	243,0 (MIL)	
	355,20 (MIL)	240,50 (MIL)	232,00 (MIL)	
		326,30 (MIL)	238,60 (MIL)	
			249,10 (MIL)	
			251,10 (MIL)	
			254,90 (MIL)	
			265,50 (MIL)	
			284,40 (MIL)	
			285,60 (MIL)	
			292,90 (MIL)	
			294,90 (MIL)	
			306,40 (MIL)	
			326,20 (MIL)	
			343,30 (MIL)	
			343,50 (MIL)	
			353,80 (MIL)	
			361,60 (MIL)	
			376,40 (MIL)	
Düsseldorf	**121,5** (NOT)	**121,5** (NOT)	**121,5** (NOT)	
	118,30 (TWR/TURM)	119,30 (PAR)	118,75 (ACC)	
	119,70 (RGD)	119,40 (REI)	120,05 (ACC)	
	121,90 (TAX)	**119,70** (RGD)	**123,20** (DFIS/FIS)	
	122,70 (TURM/TWR)	128,85 (REI)	126,15 (ACC)	
			128,55 (ACC)	
			128,65 (ACC)	
			129,40 (ACC)	
			135,35 (FIS/DFIS)	
	243,0 (MIL)	243,0 (MIL)	243,0 (MIL)	
	355,20 (MIL)	369,20 (MIL)	229,60 (MIL)	
			238,50 (MIL)	
			244,60 (MIL)	
			258,10 (MIL)	
			291,00 (MIL)	
			318,40 (MIL)	
			353,80 (MIL)	
Frankfurt	**121,5** (NOT)	**121,5** (NOT)	**121,5** (NOT)	121,5 (NOT)
	119,50 (TWR)	118,50 (REI)	**123,20** (DFIS/FIS)	132,15 (ACC)
	119,70 (RGD)	119,15 (RER)	120,45 (ACC)	132,40 (ACC)
	121,80 (CD)	**119,70** (RGD)	124,90 (ACC)	133,65 (ACC)
	121,90 (TAX)	120,15 (DEP)	125,20 (ACC)	134,55 (ACC)
	122,70 (TURM)	120,80 (RER)	**125,40** (FIS/DFIS)	134,80 (ACC)
		124,20 (REI)	125,60 (ACC)	134,95 (ACC)
		128,00 (DEP)	127,05 (ACC)	135,95 (ACC)
			127,25 (ACC)	
			127,35 (FIS)	
			127,50 (ACC)	
			128,95 (ACC)	
			129,05 (ACC)	
			131,20 (ACC)	
			131,30 (ACC)	
	243,0 (MIL)	243,0 (MIL)	243,0 (MIL)	243,0 (MIL)
	355,20 (MIL)	256,50 (MIL)	237,80 (MIL)	229,20 (MIL)
		279,10 (MIL)	247,20 (MIL)	231,70 (MIL)
		299,10 (MIL)	326,70 (MIL)	239,40 (MIL)
		340,20 (MIL)	345,10 (MIL)	242,10 (MIL)

Flugverkehrs-kontrollstelle	Flugplatz-kontrolldienst	Anflug-kontrolldienst	Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245	Bezirkskontrolldienst oberhalb Flugfläche 245
Frankfurt		347,20 (MIL) 373,10 (MIL)	352,60 (MIL) 353,80 (MIL) 366,10 (MIL) 394,90 (MIL) 396,10 (MIL)	259,30 (MIL) 276,80 (MIL) 341,40 (MIL) 353,80 (MIL) 357,90 (MIL)
Hamburg	**121,5** (NOT) **118,10** (TWR/TURM) **119,70** (RGD) **121,90** (TAX) **122,70** (TURM/TWR) 243,0 (MIL) 355,20 (MIL)	**121,5** (NOT) 118,20 (REI) 118,45 (RER) 120,60 (DEP) **119,70** (RGD) 121,25 (APP) 243,0 (MIL) 380,80 (MIL)		
Hannover	**121,5** (NOT) **118,70** (TWR/TURM) **119,70** (RGD) **121,95** (TAX) **123,55** (TURM/TWR) 243,0 (MIL) 355,20 (MIL)	**121,5** (NOT) 118,05 (APP) 118,15 (DEP) 118,90 (RER) 119,60 (REI) **119,70** (RGD) 243,0 (MIL) 362,30 (MIL) 380,70 (MIL)		
Köln-Bonn	**121,5** (NOT) **118,90** (TWR) **119,70** (RGD) **121,85** (TAX) **122,40** (TURM) 122,10 (MIL) 243,0 (MIL) 324,90 (MIL)	**121,5** (NOT) 118,65 (REI) **119,70** (RGD) 120,25 (DEP) 122,10 (MIL) 243,0 (MIL) 383,80 (MIL)		
Maastricht				121,5 (NOT) 133,25 (ACC) 133,85 (ACC) 133,95 (ACC) 135,15 (ACC) 135,45 (ACC) 135,70 (ACC) 243,0 (MIL) 259,10 (MIL) 339,50 (MIL) 353,60 (MIL) 359,30 (MIL) 378,90 (MIL)
München	**121,5** (NOT) **118,70** (TWR/TURM) **119,70** (RGD) **121,90** (TAX) **122,45** (TURM/TWR) 243,0 (MIL) 355,20 (MIL)	**121,5** (NOT) **119,70** (RGD) 120,65 (DEP) 123,90 (REI) 124,05 (APP) 129,55 (APP) 243,0 (MIL) 250,60 (MIL)	**121,5** (NOT) 122,35 (ACC) **123,20** (DFIS/FIS) 126,85 (ACC) **126,95** (FIS/DFIS) 129,35 (ACC) 129,45 (ACC) 133,75 (ACC) 135,75 (ACC) 243,0 (MIL) 233,30 (MIL) 259,70 (MIL) 292,10 (MIL) 324,20 (MIL)	121,5 (NOT) 129,45 (ACC) 132,55 (ACC) 133,75 (ACC) 135,75 (ACC) 243,0 (MIL) 238,10 (MIL) 240,50 (MIL) 259,70 (MIL) 353,80 (MIL)

Flugverkehrs-kontrollstelle	Flugplatz-kontrolldienst	Anflug-kontrolldienst	Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245	Bezirkskontrolldienst oberhalb Flugfläche 245
München			353,80 (MIL) 383,90 (MIL) 387,30 (MIL)	383,90 (MIL) 387,30 (MIL)
Münster-Osnabrück	118,60 (TWR/TURM)			
Nürnberg	**121,5** (NOT) **118,30** (TWR/TURM) **119,70** (RGD) **122,40** (TURM/TWR)	**121,5** (NOT) 119,10 (APP) **119,70** (RGD)		
	243,0 (MIL) 355,20 (MIL)	243,0 (MIL) 380,50 (MIL)		
Oberpfaffenhofen	**121,5** (NOT) **122,05** (TWR/TURM)			
	243,00 (MIL) 257,80 (MIL) 275,20 (MIL)			
Saarbrücken	**121,5** (NOT) **118,35** (TWR) **122,40** (TURM)			
Stuttgart	**121,5** (NOT) **118,80** (TWR/TURM) **119,70** (RGD) **121,90** (TAX) **122,70** (TURM/TWR)	**121,5** (NOT) 118,60 (REI) 119,20 (APP) **119,70** (RGD)	**121,5** (NOT) 125,05 (ACC)	
	243,0 (MIL) 355,20 (MIL)	243,0 (MIL) 244,30 (MIL) 398,50 (MIL)	243,0 (MIL) 398,50 (MIL)	
Westerland/Sylt	119,30 (TWR/TURM)* 257,80 (MIL)*			

Die Funkfrequenzen sind in Megahertz (MHz) angegeben.

(2) Die Funkfrequenzen sind für den Verwendungszweck, der durch eine Abkürzung in Klammern angegeben ist, zu benutzen. Die Abkürzungen haben folgende Bedeutung:

ACC — Bezirkskontrolle
APP — Kontolle von Anflügen
CD — Erteilung von Flugverkehrsfreigaben für Abflüge
DEP — Kontrolle von Abflügen
DF — Peilzwecke
DFIS — Fluginformationsdienst in deutscher Sprache
FIS — Fluginformationsdienst in englischer Sprache
MIL — Funkfrequenz für militärische Zwecke
NOT — Luftnotfrequenz
PAR — Radarkontrolle im Endanflug
REI — Radarkontrolle von Anflügen (Radareinspeiser)
RER — Radarkontrolle von Anflügen (Radarerfasser)
RGD — Regionale Wachfrequenz
TAX — Bodenkontrolle in deutscher und englischer Sprache
TURM — Flugplatzkontrolle in deutscher Sprache
TWR — Flugplatzkontrolle in englischer Sprache
* — Die mit * bezeichneten Frequenzen stehen nur während der Betriebszeiten der Kontrollzone Westerland zur Verfügung.

(3) Bei Flügen nach Sichtflugregeln sind die in Absatz 1 in Fettdruck kenntlich gemachten Funkfrequenzen zu benutzen.

§ 2 *)

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Februar 1968 in Kraft.

*) Die Vorschrift betrifft das Inkrafttreten der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung in der ursprünglichen Fassung vom 12. Januar 1968. Das Inkrafttreten der späteren Änderungen ergibt sich aus den in der Bekanntmachung vom 3. Mai 1972 und in der vorangestellten Bekanntmachung aufgeführten Änderungsverordnungen.

I – 36/76

Vierundsechzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) vom 1. Februar 1976

Frankfurt (Main), den 1. Februar 1976
BFS/Z — I 5/I 4 — Az.: 112:06252

Auf Grund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3

der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I. S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 20 vom 30. Januar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 35/76) wird wie folgt geändert:

In § 1 werden

1. unter "Flugverkehrskontrollstelle Hannover, Flugplatzkontrolldienst" die Frequenz "**118,70** (TWR/TURM) durch die Frequenz "**118,90** (TWR/TURM)" ersetzt;
2. unter "Flugverkehrskontrollstelle Hannover, Anflugkontrolldienst" die Frequenz "118,90 (RER)" durch die Frequenz "118,70 (RER)" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 13. Februar 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 37/76

Sechste Verordnung zur Änderung der Siebenundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) vom 3. Februar 1976

Frankfurt (Main), den 3. Februar 1976
BFS/Z I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Nov. 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Siebenundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) vom 28. Oktober 1970 (Bundesanzeiger Nr. 213 vom 13. November 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 323/70), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsverordnung hierzu vom 29. November 1974 (Bundesanzeiger Nr. 233 vom 14. Dezember 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 371/74), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird in der Tabelle der Einflugstrecken
a) bei der Einflugstrecke "2 DW" in Spalte 4 die Angabe "2500" durch die Angabe "2000" ersetzt;
b) die Einflugstrecke "7 DW" mit allen Angaben ersatzlos gestrichen.
2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird in der Tabelle der Einflugstrecken
a) bei der Einflugstrecke "22 DW" in Spalte 4 die Angabe "2000" durch die Angabe "2500" ersetzt;
b) die Einflugstrecke "27 DW" mit allen Angaben ersatzlos gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 26. Februar 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 38/76

ICAO-Ortskennungen

Frankfurt (Main), den 27. Januar 1976
BFS/Z — I 5 a 2 — Az.: 181 52/7910

Folgende Ortskennung wurde durch die Bundesanstalt für Flugsicherung neu zugeteilt:

EDED - Kaiserslautern (Mil. HEL)

Die Ortskennung

EDNS - Osnabrück (Mil. COM)

wird mit sofortiger Wirkung zurückgezogen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 39/76

Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst

Frankfurt (Main), den 22. Januar 1976
BFS/Z — I 5 a 2 — Az.: 181 52/8585

Mit sofortiger Wirkung werden folgende Abkürzungen für die Verwendung im Flugfernmeldedienst zugeteilt:

DLT Luftverkehrsgesellschaft m. b.H., Frankfurt (Main)	— DU
Air Traffic GmbH, Düsseldorf	— TJ
WDL Flugdienst GmbH, Mülheim/Ruhr	— WE

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 40/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 26. Januar 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 —

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet worden:

1. Land: Baden-Württemberg
Standort: Rheinau-Freistett
Geogr. Koordinaten: 07°55'24"O 48°40'34"N
Art des Hindernisses: Meteorologie-Meßmast
Höhe über Grund: 160,00 m
Höhe über NN: 287,50 m

Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

2. Land: Niedersachsen
Standort: Uelzen
Geogr. Koordinaten: 52°58'40"N 10°33'30"O
Art des Hindernisses: Schornstein
Höhe über Grund: 130 m
Höhe über NN: 170 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

3. Land: Saarland
Standort: Weiher
Geogr. Koordinaten: 07°02'10,8"O 49°20'09,1"N
Art des Hindernisses: Kraftwerk
Höhe über Grund: 232 m
Höhe über NN: 543 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 41/76

13. Änderung der Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen

Frankfurt (Main), den 23. Januar 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22324

Die Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen, veröffentlich in den NfL I - 357/73 vom 2. Juli 1973, wird wie folgt geändert:

1. In der Liste der Orte, an denen Fallschirmeinsätze besonders häufig oder regelmäßig durchgeführt werden, ist bei nachstehendem Ort folgende Änderung der Angaben durchzuführen:

Brunsiek/Meißendorf:

streiche: Sat, Sun, Hol, SR-SS; setze dafür: SR-SS

2. Aus der Liste der Orte, an denen Fallschirmeinsätze besonders häufig oder regelmäßig durchgeführt werden, ist folgender Ort mit allen Daten ersatzlos zu streichen:

Gelände Lavesum/Haltern
51 48 30 N 07 10 00 E

3. In die Liste der Orte, an denen Fallschirmeinsätze besonders häufig oder regelmäßig durchgeführt werden, ist folgender Ort neu aufzunehmen:

hinter Ortsbezeichnung "Bruchsal":

Burgheim/Lkr. Neuburg 48 40 59 N 11 01 41 E
Bayern 2 NM 4500*
Fri 1700-SS
Sat, Sun, Hol, SR-SS/München-Neuburg

Diese Bekanntmachung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 42/76

Bauarbeiten auf dem Verkehrslandeplatz Straubing-Wallmühle

München, den 20. Januar 1976
315-7837a — 14 — 1/76

Wegen Errichtung einer Nachtflugbefeuerung ist bis auf weiteres die Hindernisfreiheit des Flugplatzes eingeschränkt. Während dieser Zeit kann der Sicherheitsstreifen der Start- und Landebahn nicht berollt werden.

Luftfahrzeugführer werden gebeten, bei der Durchführung von Flügen auf dem Flugplatz Straubing-Wallmühle besondere Vorsicht walten zu lassen.

Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht

I – 43/76

Bekanntmachung der Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Albstadt-Degerfeld (früher: Tailfingen-Degerfeld)

Tübingen, den 13. Januar 1976
24-9/8521/1-Albstadt-Degerfeld

Das Regierungspräsidium Tübingen hat die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Albstadt-Degerfeld durch Verfügung vom 12. März 1975, Az.: 24-9/8521/1 — Tailfingen-Degerfeld, und vom 30. Oktober 1975 Nr. 24-9/8521/1 — Albstadt-Degerfeld, geändert und neu gefaßt. Gemäß § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 LuftVZO werden die nachstehenden Angaben der neuen Genehmigung bekanntgemacht.

1. Bezeichnung:

Sonderlandeplatz Albstadt-Degerfeld

2. Lage:

ca. 3,5 km östlich von Albstadt-Tailfingen im Zollernalbkreis

3. Bezugspunkt:

a) Geographische Lage: 48°15'02"N 09°03'41"O

b) Höhe: 874 m (2867 ft) über NN.

4. Start- und Landebahn:

a) Richtung: 88°/268° rechtweisend

b) Abmessung: 590 x 30 m

c) Oberfläche: Gras

5. Zugelassene Luftfahrzeuge:

a) Flugzeuge bis 1.500 kg MPW und Flugzeuge des Baumusters Do 27

b) Drehflügler

c) selbststartende Motorsegler

d) Segelflugzeuge sowie Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten, im Flugzeugschleppstartbetrieb

6. Zweck:

Der Sonderlandeplatz dient dem Verkehr und dem Betrieb von Luftfahrzeugen des Platzhalters; andere Luftfahrzeuge PPR.

Weitere Einzelheiten, z. B. Beschränkungen der Betriebszeiten, sowie Anordnungen für den Flugbetrieb werden in dem von der BFS herausgegebenen Luftfahrthandbuch Band III bekanntgegeben. Die Regelung des Flugplatzverkehrs gemäß § 21a LuftVO wird in den NfL Teil I veröffentlicht.

Die NfL I - 170/73 wird hiermit aufgehoben.

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag
Reimann

I – 44/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Albstadt-Degerfeld

Tübingen, den 3. Dezember 1975
24-9/8521/1-Albstadt-Degerfeld

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz

zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. 3. 1971 (BGBl. I S. 282) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Albstadt-Degerfeld folgende Regelung getroffen:

I. **Allgemeines**

1. Der Flugbetrieb darf nur nach den Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

2. Die Betriebszeiten des Sonderlandeplatzes beschränken sich auf die im Luftfahrthandbuch, AIP - Band III, veröffentlichten Zeiten.

3. Auf die Nähe des Flugbeschränkungsgebietes ED-R 21, ca. 3,5 km südlich des Sonderlandeplatzes und auf die nordöstlich des Platzes verlaufende Tiefflugverbindungsstrecke Nr. 15 wird besonders hingewiesen.

4. Die Hindernisfreiheit in der westlichen An- und Abflugfläche ist eingeschränkt. Es ist daher besondere Vorsicht geboten.

II. **Motorflugbetrieb**

1. Anflüge zum Sonderlandeplatz haben aus südlicher Richtung über den Gegenanflugteil der Platzrunde zu erfolgen.
In einer Entfernung von 5 NM vom Sonderlandeplatz ist mit der Flugleitung Sprechfunkverbindung aufzunehmen. Unaufgefordert sind der Einflug in den Queranflugteil und Fehlanflüge zu übermitteln.

2. Luftfahrzeuge ohne betriebsklares Wechselsprechfunksende- und Empfangsgerät fliegen den Sonderlandeplatz in einer Höhe von 4 200 ft MSL an. Nach Orientierung über die Landerichtung haben sich die Luftfahrzeuge in die Platzrunde nach Ziff. II 3 einzureihen. Auf Lichtsignale ist zu achten.

3. Motorgetriebene Luftfahrzeuge fliegen die äußere Südplatzrunde in einer Höhe von 3700 Fuß MSL (vergl. AIP-Band IIII).
Beim Einflug in den Queranflugteil ist auf Segelflugzeuge zu achten.

4. Bei erforderlichem Durchstarten oder beim Abbruch von Landeanflügen ist in die vorgeschriebene Platzrunde erneut einzufliegen.

5. Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Schleppwinde in Betrieb ist, oder wenn sich andere Luftfahrzeuge (oder Hindernisse) auf der Start- und Landebahn oder dem Streifen befinden.

6. Auf der Start- und Landebahn aufgestellte Schleppzüge dürfen von landenden Luftfahrzeugen nicht überflogen werden.

7. Das Überfliegen von bebautem Gebiet der Gemeinde Bitz ist zu vermeiden.

III. **Segelflugbetrieb**

a) **Allgemeines**

1. Die Segelflug-Betriebs-Ordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in der jeweils neuesten Fassung ist einzuhalten.

2. Segelflugzeuge haben je nach Wetterlage die nördliche oder südliche innere Platzrunde zu fliegen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung der Flugleitung.

3. Zwischen der Flugleitung und der Startstelle muß während des Segelflugbetriebs eine ständige Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.

4. Thermikflüge in der Platzrundenführung nach Abschnitt II 3 sind unterhalb einer Höhe von 4600 ft MSL nicht gestattet.

b) **Flugzeugschleppstart**

1. Schleppzüge fliegen die südliche Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge nach Abschnitt II 3.

2. Der Seilabwurf darf nur an der von der Flugleitung bestimmten Stelle erfolgen.

c) **Windenschleppstarts**

1. Windenschleppstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn das Rollfeld sowie der Luftraum im Windenschleppbereich frei ist, sich kein Luftfahrzeug diesem Bereich nähert oder sich im Endteil des Landeanfluges befindet, und wenn die Flugleitung die Starterlaubnis erteilt hat.

2. Der Startvorgang ist vom Startwindenfahrer von Beginn an und solange durch eine auf der Winde installierte gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren bis das Schleppseil eingezogen ist. Bei Betriebsstörungen der Warnblinkleuchte darf kein Windenstart erfolgen.

IV. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

1. Das Befahren des Rollfeldes ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

2. Am Flugbetrieb nicht beteiligte Personen dürfen die Betriebsflächen nur mit der Erlaubnis der Flugleitung betreten.

3. Die sich aus der Flugplatzbenutzungsordnung gegenüber dem Flugplatzhalter ergebenden Verpflichtungen bleiben hiervon unberührt.

V. **Flugplatzbenutzungs-Ordnung**

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

VI. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen die vorstehende Regelung werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 und 10 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 Nr. 1, § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

VII. **Inkrafttreten**

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag
Reimann

I – 45/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Traben-Trarbach/ Mont Royal

Mainz, den 14. Januar 1976
IV/5 — 181/11/10

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das 8. Änderungsgesetz vom 30. Oktober 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), wird für den Verkehrslandeplatz Traben-Trarbach/Mont Royal folgende Regelung des Flugplatzverkehrs getroffen:

1. **Allgemeines**

1. 1 Am Verkehrslandeplatz Traben-Trarbach/Mont Royal findet Betrieb mit Motorflugzeugen, Drehflüglern, Motorseglern und Segelflugzeugen (Flugzeugschlepp- und Windenstart) statt.

1. 2 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 3 Die Betriebszeit des Landeplatzes beschränkt sich auf die im Luftfahrthandbuch AIP, Band III veröffentlichten Zeiten.

1. 4 Überflüge des Platzes dürfen nicht unter 2.600 Fuß MSL erfolgen.

1. 5 Entsprechend den Witterungsverhältnissen kann die Flugleitung für motorgetriebene Luftfahrzeuge entweder eine Ost- oder eine Westplatzrunde in Betrieb nehmen. Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben jeweils die entgegengesetzte kleinere Platzrunde zu fliegen (vgl. AIP Band III, Sichtanflugkarte).

1. 6 Die den Landeplatz anfliegenden und die von dem Landeplatz abfliegenden Luftfahrzeuge haben sich in die vorbezeichneten Platzrunden einzuordnen. Im Durchstartfall ist die vorgeschriebene Platzrunde erneut auszufliegen.

2. **Motorflugbetrieb**

2. 1 Sofern die Landebahn 36 in Betrieb ist, dürfen wegen des nach Süden abfallenden Geländes mit Erlaubnis der Flugleitung Starts motorgetriebener Luftfahrzeuge auch bei leichtem Rükkenwind in Richtung 18 durchgeführt werden.

2. 2 Die den Landeplatz anfliegenden Luftfahrzeuge müssen mit einem betriebsklaren Sprechfunkgerät ausgerüstet sein und haben 5 NM (mindestens 5 Min.) vor Einflug in die Platzrunde Sprechfunkverbindung mit der Flugleitung aufzunehmen. Der Einfug in die zugewiesene Platzrunde hat über den Gegenanflugteil zur jeweiligen Start- und Landerichtung zu erfolgen.

2. 3 Luftfahrzeuge ohne betriebsklares Sprechfunkgerät dürfen den Landeplatz nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch die Flugleitung anfliegen. In diesem Fall hat sich der Luftfahrzeugführer nach Information aus dem Signalfeld in die entsprechende Platzrunde einzuordnen.

2. 4 Auf Segelflugzeuge in Platznähe sowie im Endteil zur gleichen Landebahn ist an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen besonders zu achten.

2. 5 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Startwinde in Betrieb ist, oder wenn sich andere Luftfahrzeuge (oder Hindernisse) auf der Start- und Landebahn befinden.

3. **Segelflugbetrieb**

3. 1 Segelflugzeuge benutzen die gleiche Start- und Landebahn wie Motorflugzeuge. Sie sind für den Start auf den freien Flächen vor den jeweiligen Startbahnköpfen in ausreichendem Abstand aufzustellen.

3. 2 Windenstartbetrieb

a) Das Windenseil ist auf der Bahn seitlich entlang den Reitern auszuziehen.

b) Zwischen dem Segelflugzeugstart, der Startwinde und der Flugleitung muß eine Telefon- oder Sprechfunkverbindung bestehen.

c) Windenstarts dürfen nicht erfolgen, wenn sich andere Luftfahrzeuge im Endanflug befinden.

d) Der Rücktransport der Segelflugzeuge nach der Landung hat über den Rollstreifen westlich der Start- und Landebahn zu erfolgen.

3. 3 Flugzeugschleppbetrieb

a) Flugzeugschleppzüge haben ihren Steigflug in der Motorflugplatzrunde durchzuführen.

b) Das Schleppseil darf nur in Landerichtung und nur an der von der Flugleitung näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden.

c) Landungen von Schleppflugzeugen mit angehängtem Schleppseil sind verboten.

4. **Betrieb von Drehflüglern**

4. 1 An- und Abflüge zum Aufsetzpunkt richten sich nach dem "allgemeinen Teil" und der "Regelung für den Motorflugbetrieb".

4. 2 Beim Schweben ist besonders auf abgestellte Luftfahrzeuge zu achten.

5. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

5. 1 Bei Flugbetrieb dürfen die Start- und Landebahn sowie die Streifen von rollenden oder transportierten Luftfahrzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung benutzt oder gekreuzt werden.

5. 2 Das Befahren des Landeplatzes ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

6. **Flugplatzbenutzungsordnung**

Die vom Halter des Landeplatzes erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

7. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit den §§ 22 Abs. 1 Nr. 1, 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

8. **Inkrafttreten**

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer — Teil I — in Kraft.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Boden

I – 46/76

Sonderdruck "Luftverkehrsgesetz" (3. Auflage)

Frankfurt (Main), den 23. Januar 1976
Büro NfL — Az.: 192

Die 3. Auflage des Sonderdrucks

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), geändert durch das Kostenermächtigungs-Änderungsgesetz vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) und das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 282) sowie das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderung) vom 21. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) ist lieferbar.

Der Bezugspreis beträgt DM 4,50.

Bestellungen sind zu richten an die Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Schwanthaler Straße 59, Postfach 700306
6000 Frankfurt (Main) 70, Tel.: (0611) 68 92 31

NfL I - 104/71 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 47/76

Sonderdruck "Luftverkehrs-Ordnung"
(6. Auflage)

Frankfurt (Main), den 23. Januar 1976
Büro NfL — Az.: 192

Die 6. Auflage des Sonderdrucks

Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgestzbl. I S. 2117), geändert durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Januar 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 445) und die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951) ist lieferbar.

Der Bezugspreis beträgt DM 6,—.

Bestellungen sind zu richten an die Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Schwanthaler Straße 59, Postfach 700306
6000 Frankfurt (Main) 70, Tel.: (0611) 68 92 31

NfL I - 26/70 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

Berichtigung:

Die 3. Zeile der NfL I - 19/76 wird wie folgt geändert:
S. 2117), **zuletzt** geändert durch die **Fünfte** Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom **28. November 1975** (Bundesgesetzbl. I S. **2951**

NfL I - 48/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 12. Februar 1976

I – 48/76

München, den 21. Januar 1976
Nr. 8430 - VII/6c - 67 195

Gemäß § 43 Abs. 2 LuftVZO wird die mit Wirkung vom 1. 11. 1975 gültige Fassung der Flughafenbenutzungsordnung für den Verkehrsflughafen Nürnberg und die Anlage "Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5 der Flughafenbenutzungsordnung bekanntgemacht.

Die Bekanntmachungen in den NfL I - 206/71 und I - 242/75 werden hiermit aufgehoben.

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Ringelmann

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Nürnberg

Inhaltsangabe

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben
2. Meteorologische Angaben
3. Angaben über Flugbetriebsanlagen

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung
2. Benutzung mit Luftfahrzeugen
2. 1 Befugnis zum Starten und Landen
2. 2 Start- und Landeeinrichtungen
2. 3 Rollen und Schleppen
2. 4 Abfertigungsvorfeld
2. 5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)
2. 6 Abstellen und Unterstellen
2. 7 Lärmschutz
2. 8 Betriebsstoffversorgung
2. 9 Wartungsarbeiten
2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge
3. Betreten und Befahren
3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge
3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
3. 3. 1 Allgemeines
3. 3. 2 Rollfeld
3. 3. 3 Vorfelder
3. 4 Mitführen von Hunden
4. Sonstige Betätigung
4. 1 Gewerbliche Betätigung
4. 2 Sammlungen; Werbungen; Verteilen von Druckschriften
4. 3 Lagerung
4. 4 Bauarbeiten
5. Sicherheitsbestimmungen
6. Fundsachen

7. Verunreinigungen, Abwässer

7. 1 Verunreinigungen

7. 2 Abwässer

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

11. Zustellungsbevollmächtigter

Anlage: Sicherheitsbestimmungen zum Teil II Nr. 5

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben

1. 1	Bezeichnung:	Flughafen Nürnberg, ICAO-Abkürzung: EDDN
1. 2	Flughafenbezugspunkt (FBP):	
	Geographische Breite:	49°29'59" Nord
	Geographische Länge:	11°04'45" Ost
	Lage:	1320 m (4330 ft) westlich der Schwelle 28
1. 3	Entfernung und Richtung von der Stadt:	5 km (2,7 sm) nördlich der Stadtmitte Nürnbergs
1. 4	Flughafenhöhe:	Flughafenbezugspunkt (FBP) = Startbahnbezugspunkt (SBP): 310,0 m (1017 ft) über NN Ostschwelle 28: 318,4 m (1045 ft) über NN Westschwelle 10: 311,3 m (1021 ft) über NN
1. 5	Ortsmißweisung:	1,2° W (1970)
1. 6	Betriebszeit:	(siehe "Luftfahrthandbuch Deutschland")
1. 7	Flughafenunternehmer:	Flughafen Nürnberg GmbH
1. 8	Postanschrift:	8500 Nürnberg, Flughafenstraße 100
1. 9	Fernsprecher:	Nürnberg 37 51
	Fernschreiber:	06/23 053
1. 10	Übernachtungsmöglichkeit:	Hotels in der Stadt
1. 11	Gaststättenbetrieb:	Flughafenrestaurant mit Sommerterrasse und Gesellschaftsräumen
1. 12	Sanitätsbereitschaft:	Notarzt, Sanitätsraum für 1. Hilfe, Sanitätswagen
1. 13	Verkehrsverbindungen:	
1. 13. 1	Öffentliche Verkehrsmittel:	Städtische Omnibuslinie 32, Thon — Flughafen — Ziegelstein. Straßenbahnlinien 9, 15 Thon — Hauptbahnhof; 15, 21 Ziegelstein — Hauptbahnhof
1. 13. 2	Zubringerdienst:	Flughafenzubringerbus vom "Grand Hotel" (bei Hauptbahnhof): Jeweils 1 Stunde vor Abflug
1. 13. 3	Bahnanschluß:	Die nächste Bundesbahnstation ist der 4,5 km entfernte Bahnhof Nürnberg-Nordost
1. 14	Abfertigungsanlagen:	
1. 14. 1		Der Flughafen verfügt über ein Fluggastabfertigungsgebäude mit allen erforderlichen Einrichtungen
1. 14. 2		Das Luftfrachtgebäude ist mit allen Einrichtungen für den Luftverkehr ausgestattet
1. 15	Treibstoffversorgung:	Tankwagen (siehe "Lufthandbuch Deutschland" AGA-2-10-1)
1. 16	Verfügbarer Hallenraum für Luftfahrzeuge:	Halle A: 75 x 50 m, Torhöhe 14 m, Torbreite 50,00 m Halle 1: 66 x 23 m, Torhöhe 6 m, Torbreite 19,10 m Halle 2: 66 x 23 m, Torhöhe 6 m, Torbreite 21,60 m Halle 3: 66 x 23 m, Torhöhe 6 m, Torbreite 18,50 m

1. 17	Verfügbare Instandsetzungseinrichtungen:	Einrichtungen der Luftverkehrsgesellschaften, Werkstättenbetrieb für Wartungsarbeiten und Reparaturen an Flugzeugen der "Allgemeinen Luftfahrt"
1. 18	Feuerlöschfahrzeuge und Bergungsgeräte:	Feuerlöschfahrzeuge und Bergungsgeräte sind dem Umfang des Flugbetriebes und den Richtlinien der ICAO entsprechend vorhanden
1. 19	Schneeräumgeräte:	Stehen in ausreichender Anzahl zur Verfügung

2. Meteorologische Angaben

2. 1	Vorherrschende Windrichtung:	West
2. 2	Flughafenbezugstemperatur:	19,5° C

Weitere Angaben können dem "Luftfahrhandbuch Deutschland" entnommen werden.

3. Angaben über Flugbetriebsanlagen

3. 1 Start- und Landebahn des Flughafens:

Bezeichnung	Rechtweisende Richtung	Ausmaße (m)	Tragfähigkeit LCN-Wert	Tragfähigkeit Einzelradlast (t)	Decke
10/28	099/279	2700 x 45	100	45	von W—O 932 m Beton 1768 m Asphaltbeton

3. 2	Rollbahnen:	Rollbahnsystem, das die Start- und Landebahn mit dem Vorfeld verbindet. Decke: Asphaltbeton, Breite: 22,5m, Tragfähigkeit: LCN = 100 (45 t Einzelradlast). Verbindungsrollbahn zwischen Abfertigungs- und Hallenvorfeld für "Allgemeine Luftfahrt" 9 m breit.
3. 3	Vorfelder:	
3. 3. 1	Abfertigungsvorfeld + Vorfeld Halle A:	66.200 m², Beton, Tragfähigkeit LCN = 100 (Einzelradlast 45 t)
3. 3. 2	3 Hallenvorfelder (Halle 1—3):	10.500 m², Asphaltbeton
3. 3. 3	Hubschrauberlandebereich:	An der Nordseite des Vorfeldes, auf Rasen.

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1. 1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

1. 2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2. 1 Befugnis zum Starten und Landen

2. 1. 1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafen-Gebührenordnung festgelegten Entgelte mit Flugzeugen bis zu 45 000 kg vergleichbarer Einzelradlast sowie mit Hubschraubern gestattet. Der Betrieb von Luftschiffen, Segelflugzeugen, Frei- und Fesselballonen, Drachen, Flugmodellen und sonstigen für die Benutzung des Luftraumes bestimmten Geräten ist nur mit besonderer Erlaubnis des Flughafenunternehmers und nur im Einvernehmen mit den zuständigen Flugsicherungsorganen zulässig. Benutzungsbeschränkungen sowie sonstige flugbetriebliche Auflagen sind in dem "Luftfahrthandbuch Deutschland" veröffentlicht.

2. 1. 2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2. 2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahn sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind hierbei an die Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle gebunden.

2. 3 Rollen und Schleppen

2. 3.. 1 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2. 3. 2 Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2. 3. 3 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder — nach näherer Vereinbarung — von dem

Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines großen Luftfahrzeuges muß, der eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2. 4 Abfertigungsvorfeld

2. 4. 1 Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung — z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen — ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2. 4. 2 Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Die Luftfahrzeuge werden von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewinkt.

2. 5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)

Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge (Bodenverkehrsdienst) gegen Entgelt durchzuführen, sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist. In solchen Einzelfällen haben die Luftfahrzeughalter ihre Abfertigungsgeräte und -fahrzeuge an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen.

2. 6 Abstellen und Unterstellen

2. 6. 1 Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als 1 Stunde auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer ihm zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Aus Sicherheits- und Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeuges auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder — wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt — das Luftfahrzeug durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2. 6. 2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2. 6. 3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2. 6. 4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2. 6. 4. 1

— Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers insbesondere Stromversorgungsanlagen, Krane und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2. 6. 4. 2

— Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2. 6. 4. 3

— Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2. 6. 4. 4

— Luftfahrzeuge dürfen nicht in der Halle gewaschen und abgesprüht werden.

2. 6. 4. 5

— Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2. 6. 4. 6

— Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2. 7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2. 8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2. 9 Wartungsarbeiten

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie das Waschen und Absprühen von Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden.

2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2. 10. 1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2. 10. 2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, daß diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

3. Betreten und Befahren

3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge

3. 1. 1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3. 1. 2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3. 1. 3 Für das Betreten des Zuschauerplatzes ist Eintrittsgeld zu entrichten; seine Höhe ist durch Aushang bekanntgemacht.

3. 1. 4 Wer auf dem Landwege Fracht, die auf dem Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen fortschafft, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näherer Weisung über Flugdaten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3. 2. 1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3. 2. 2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an der Straßenseite des Hauptgebäudes sowie auf den gekennzeichneten Park- oder Halteplätzen aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur im Frachthof abgeladen oder aufgeladen werden.

3. 2. 3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3. 2. 4 Kleinfahrzeuge (z. B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3. 3. 1 Allgemeines

3. 3. 1. 1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers — und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter — betreten oder befahren werden. Zu diesen Anlagen gehören insbesondere:

a) das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen),
b) das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
c) die Flugsteige,
d) die Luftfahrzeughallen,
e) die Warteräume,
f) die Transiträume,
g) sonstige Räume und Verkehrsflächen, die innerbetrieblichen Zwecken dienen,
h) die Gepäck- und Frachthallen,
i) die Garagen und Werkstätten,
j) die Betriebshöfe,
k) die Baustellen.

Satz 1 gilt entsprechend für die außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes liegenden Flughafengrundstücke und -anlagen, insbesondere für ortsfeste Anlagen der Flugsicherung.

3. 3. 1. 2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3. 3. 1. 1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3. 3. 1. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3. 3. 1. 4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Paß- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3. 3. 1. 5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3. 3. 1. 6 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3. 3. 2 Rollfeld

3. 3. 2. 1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfelds nach Absatz 3. 3. 1. 1 notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich zu unterrichten.

3. 3. 2. 2 Will ein Beauftragter der in Absatz 3. 3. 1. 4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er — außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers — die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zum Absatz 3. 3. 2. 1 Satz 2 zu beachten.

3. 3. 2. 3 Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, daß ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können.

3. 3. 2. 4 Bei unsichtigem Wetter darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die

— in ständiger Funksprechverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind oder
— von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3. 3. 3 Vorfelder

3. 3. 3. 1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3. 3. 3. 2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrsregelungen verbindlich.

3. 3. 3. 3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3. 4 Mitführen von Hunden

Hunde sind an der Leine zu führen.

4. Sonstige Betätigung

4. 1 Gewerbliche Betätigung

Gewerbliche Betätigung ist nur auf Grund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die auch ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand haben kann, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.

Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4. 2 Sammlungen; Werbungen; Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4. 3 Lagerung

4. 3. 1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoff und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 3. 2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 4 Bauarbeiten

Vor dem Beginn von Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Informationsschalter) abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenunternehmer die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7.2 Abwässer

Soweit der Flughafenunternehmer nichts anderes bestimmt, darf in die Abwassereinläufe (Abwasserdolen) nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, daß Wasser radioaktiv oder anderweitig, z. B. durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe oder Öl, verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Nürnberg.

11. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

Die Flughafenbenutzungsordnung mit Anlagen tritt am 1. November 1975 in Kraft.

Nürnberg, den 4. September 1974

München, den 9. Oktober 1975

FLUGHAFEN NÜRNBERG GMBH

gez. Müller-Gutermann gez. Dr. Hoffmann

Genehmigt:
Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr

i. A.
gez. Ringelmann
Ministerialdirigent

Anlage "Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5 der Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens Nürnberg

1. Umgang mit Kraftstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muß ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafenfeuerwehr zulässig.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muß es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeugs dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min. auf 10 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min. auf 20 m.

1.5 Überfließen und Verschütten von Kraft- und Schmierstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Absatz 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafenfeuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1.6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

1.7 Sondervorschriften für Unterflur-Betankungsanlagen sind zu beachten.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert sein.

2.4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung ist für Propellerflugzeuge erwünscht und wird empfohlen.

2.5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeugs mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anläßt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, daß die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von

15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen — wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfer — ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5. 1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5. 2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5. 3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Behälter außerhalb der Halle zu entleeren.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6. 1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, daß keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6. 2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeugen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6. 3 Leere Kraftstoff- und Schmierstoffässer sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6. 4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, daß eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7. 1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

— die Feuermelder zu betätigen und außerdem

— der Flugsicherungskontrollturm, Fernsprecher Nr. 433 zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7. 2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Verkehrsabteilung, Fernsprecher Nr. 220 zu benachrichtigen.

7. 3 Für Feuerschutz- und Rettungsmaßnahmen bei Bränden oder Flugzeugunfällen gelten der Alarmplan und die Feuerlöschordnung des Flughafens.

NfL I - 49/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 26. Februar 1976

I – 49/76

München, den 4. Februar 1976
Nr. 8416 — VII/6c — 5 483

Gemäß § 43 Abs. 2 LuftVZO wird die mit Wirkung vom 1. 12. 1975 gültige Fassung der Benutzungsordnung für den Verkehrsflughafen München und die Anlage „Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5 der Flughafenbenutzungsordnung bekanntgemacht.

Die Bekanntmachungen in den NfL I - 282/69 und in den NfL I - 243/71 werden hiermit aufgehoben.

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Ringelmann

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen München

Inhaltsangabe

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben
2. Meteorologische Angaben
3. Angaben über Flugbetriebsanlage

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2. 1 Befugnis zum Starten und Landen
2. 2 Start- und Landeeinrichtungen
2. 3 Rollen und Schleppen
2. 4 Abfertigungsvorfeld
2. 5 Abfertigung
2. 6 Abstellen und Unterstellen
2. 7 Lärmschutz
2. 8 Betriebsstoffversorgung
2. 9 Wartungsarbeiten
2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

3. Betreten und Befahren

3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge
3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
3. 3. 1 Allgemeines
3. 3. 2 Rollfeld
3. 3. 3 Vorfelder
3. 4 Mitführen von Hunden

4. Sonstige Betätigung
4. 1 Gewerbliche Betätigung
4. 2 Sammlungen; Werbungen; Verteilen von Druckschriften
4. 3 Lagerung
4. 4 Bauarbeiten

5. Sicherheitsbestimmungen

6. Fundsachen

7. Verunreinigungen, Abwässer
7. 1 Verunreinigungen
7. 2 Abwässer

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

11. Zustellungsbevollmächtigter

Anlage:
"Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5 der Flughafenbenutzungsordnung

Teil I

Beschreibung des Flughafens

(Änderungen der Beschreibung werden in den "Nachrichten für Luftfahrer" bzw. im "Luftfahrthandbuch Deutschland" bekanntgegeben.)

1. Allgemeine Angaben

1. 1 Bezeichnung:	Flughafen München, ICAO-Abkürzung EDDM
1. 2 Flughafenbezugspunkt (FBP):	
Geographische Breite:	48°07'54" Nord
Geographische Länge:	11°41'57" Ost
Lage:	943,45 m östlich der Schwelle 07 auf der Mittellinie der befestigten Start- und Landebahn
Höhe:	528,6 m über NN (1734 ft)
1. 3 Entfernung und Richtung von der Stadt:	10 km (5,4 sm) ostwärts der Stadtmitte München
1. 4 Flughafenhöhe:	529,4 m (1737 ft) über NN an der Schwelle 07 der befestigten Start- und Landebahn
1. 5 Ortsmißweisung:	1° 24' W (1975)
1. 6 Betriebszeit:	24 Stunden
1. 7 Flughafenunternehmer:	Flughafen München GmbH
1. 8 Postanschrift:	8 München 87, Postfach 87 02 20
1. 9 Fernsprecher:	Flughafen München GmbH Fernsprechzentrale: 9211-1 bei Direktwahl: 9211 und Nebenstelle Nebenstellen: Hauptgeschäftsführer 278 Geschäftsführer (kaufm. Bereich) 584 Geschäftsführer (techn. Bereich) 324 Hauptabteilung Luftverkehr 383 Bauabteilung 370 Rechtsabteilung 264 Information 227
Fernschreiber:	05/22 036
1. 10 Übernachtungsmöglichkeit:	keine
1. 11 Gaststättenbetriebe:	1. Flughafenrestaurant mit Sommerterrasse und Gesellschaftsräumen 2. "Fliegerschänke" (Selbstbedienungsrestaurant)
1. 12 Sanitätsbereitschaft:	Der Flughafen München ist Sanitätsflughafen. Er verfügt über Quarantäne- und Sanitätsstation sowie Sanitäter und Krankenwagen.

1. 13 Verkehrsverbindungen:

1. 13. 1 Zufahrtsstraße: Der Flughafen ist über die B 12 (0) neu erreichbar. Zufahrt über die Anschlußstelle Riem.

1. 13. 2 Öffentliche Verkehrsmittel: Von der Endhaltestelle der Münchener Straßenbahn im Ortsteil Steinhausen besteht eine regelmäßige Omnibusverbindung der Städtischen Verkehrsbetriebe zum Flughafen. Die Fahrzeit vom Stadtzentrum zum Flughafen mit Straßenbahn und Omnibus beträgt etwa 45 Minuten.

1. 13. 3 Bahnanschluß: Die nächste Eisenbahnstation ist der 1,2 km entfernte Bundesbahnhof München-Riem. Über die S-Bahn besteht Anschluß an den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund. Der Hauptbahnhof München liegt 11 km westlich des Flughafens.

1. 13. 4 Zubringerdienst: Es besteht ein regelmäßiger Zubringerdienst mit Omnibussen zwischen dem Flughafen und dem Hauptbahnhof der Stadt München.
Taxis und Mietautos stehen zur Verfügung.

1. 14 Abfertigungsanlagen:

1. 14. 1 Fluggastabfertigung: Der Flughafen verfügt über ein Fluggastabfertigungsgebäude mit allen erforderlichen Einrichtungen.

1. 14. 2 Luftfrachtabfertigung: Das Luftfrachtgebäude ist mit allen Einrichtungen für den Luftfrachtverkehr ausgestattet.

1. 15 Treibstoffversorgung: Unterflurtankanlage (siehe Luftfahrthandbuch Deutschland AGA 2-9-1 Ziff. 18 und 21)

1. 16 Verfügbarer Hallenraum für Luftfahrzeuge:
Halle 2: 100 x 40 m, Torhöhe 10 m, heizbar
Halle 3: 80 x 40 m, Torhöhe 10 m, heizbar
Halle 4: 100 x 60 m, Torhöhe 16 m, heizbar

1. 17 Verfügbare Instandsetzungseinrichtungen: Einrichtungen der Luftverkehrsgesellschaften und Flughafenbetriebswerkstatt, Krananlage in Halle 3 mit einer Tragfähigkeit von 5000 kg

1. 18 Feuerlöschfahrzeuge und Bergungsgeräte: Feuerlöschfahrzeuge und Bergungsgeräte sind dem Umfang des Flugbetriebs und den Richtlinien der ICAO entsprechend vorhanden.

1. 19 Schneeräumgeräte: Schneeräumgeräte stehen in ausreichender Anzahl zur Verfügung.

1. 20 Lärmschutzwand: Östlich der Halle 4 steht eine Lärmschutzwand für Triebwerksprobeläufe zur Verfügung.

2. Meteorologische Angaben

2. 1 Vorherrschende Windrichtung: WSW

2. 2 Flughafenbezugstemperatur: 19,2° C

Weitere Angaben können dem Luftfahrthandbuch Deutschland entnommen werden.

3. Angaben über die Flugbetriebsanlagen

3. 1 Klassifizierung des Flughafens: ICAO-Klasse A

3. 2 Start- und Landebahnen des Flughafens:

Bezeichnung	Rechtweisende Richtung	Ausmaße in m	Tragfähigkeit LCN-Wert	Tragfähigkeit Einzelradlast in t	Decke
07/25	066/246	2804 x 60	100	45	Schwarzdecke auf Beton
07/25	066/246	800 x 30	—	35	Gras

3. 3 Hubschrauberlandeplatz: Decke: Schwarzdecke

3. 4 Rollbahnen: Rollbahnsystem, das die Start- und Landebahn mit den Vorfeldern verbindet.
Decke: Beton, teilweise Schwarzdecke
Breite: 22,5 — 30 m
Tragfähigkeit: 45 t Einzelradlast
Bezeichnungen siehe Luftfahrthandbuch Deutschland

3. 5 Vorfelder:

3. 5. 1 Abfertigungsvorfeld:

3. 5. 2 Hallenvorfeld:

} siehe Luftfahrthandbuch Deutschland

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1. 1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

1. 2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2. 1 Befugnis zum Starten und Landen

2. 1. 1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafen-Gebührenordnung festgelegten Entgelte mit Flugzeugen bis zu 45 000 kg vergleichbarer Einzelradlast, Hubschraubern, Motorseglern, Segelflugzeugen und Ballonen gestattet.

2. 1. 2 Folgende örtliche Flugbeschränkungen bestehen:

2. 1. 2. 1 In der Zeit von 2100 bis 0500 Uhr GMT sind Starts und Landungen von Luftfahrzeugen nicht gestattet. Von diesen Beschränkungen sind ausgenommen:

2. 1. 2. 1. 1 Landungen von Luftfahrzeugen im Linienverkehr, von Luftfahrzeugen mit Propellerantrieb und von Luftfahrzeugen, deren Halter Luftfahrtunternehmer sind, die in München den Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes unterhalten, bis 2200 Uhr GMT,

2. 1. 2. 1. 2 Starts von Luftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Linienverkehr und im Frachtlinienverkehr bis 2200 Uhr GMT,

2. 1. 2. 1. 3 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen,

2. 1. 2. 1. 3. 1 im Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost,

2. 1. 2. 1. 3. 2 bei Benutzung des Flughafens München als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen,

2. 1. 2. 1. 3. 3 im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz,

2. 1. 2. 1. 3. 4 bei Verspätung von oder nach München außerhalb der Beschränkungszeit geplanter Flüge, wenn Start oder Landung bis 2300 Uhr GMT abgewickelt werden können.

2. 1. 2. 2 Bei Landungen in der Zeit von 2100 bis 0500 Uhr GMT darf Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2. 1. 2. 3 Für die Durchführung von Probeläufen mit Luftfahrzeug-Triebwerken gelten die vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr verfügten Nutzungsbeschränkungen in ihrer jeweiligen Fassung. Im übrigen ist Absatz 2. 7 zu beachten.

2. 1. 2. 4 Zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs sind zu folgenden Zeiten nicht zulässig:

Montag bis Samstag 2100-0500 Uhr GMT,
Samstag 1100 bis Montag 0500 Uhr GMT
sowie an gesetzlichen Feiertagen.

Ausgenommen von diesen Beschränkungen sind Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung.

2. 1. 2. 4. 1 Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind, sind nicht zulässig

täglich zwischen 2200 und 0500 Uhr GMT.

2. 1. 2. 5 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Luftaufsichtsstelle am Flughafen München in begründeten Einzelfällen insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

2. 1. 2. 6 Aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs ist damit zu rechnen, daß in den Monaten Dezember bis März zur Ausführung von Schneeräumarbeiten die befestigte Start- und Landebahn 07/25 für den Werkverkehr und den sonstigen nichtgewerblichen Luftverkehr gesperrt werden kann.

2. 1. 2. 7 Mit Ausnahme von Notfällen oder nach vorheriger Genehmigung durch den Flughafenunternehmer dürfen Luftfahrzeuge n u r die befestigte Start- und Landebahn sowie die Graslandebahn 07/25 für Start und Landung und die Rollbahnen zum Rollen benutzen.

2. 1. 2. 8 Luftfahrzeuge über 2000 kg AUW, die zur Startschwelle 25 rollen, sollen die Rollbahn A benutzen.

2. 1. 2. 9 Die Sicht vom Kontrollturm auf einen Teil der Rollbahn A bis einschließlich Abbremsplatz ist durch Gebäude behindert. Rollbahn auf Höhe Abbremsplatz 25 Ost ist nach Möglichkeit freizuhalten. Rollbahn- und Rollhalteortmarkierung beachten.

2. 1. 2. 10 Weitere Beschränkungen und Ergänzungen siehe Luftfahrthandbuch Deutschland AGA-2-9-2 Ziffer 26.

2. 1. 3 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2. 2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollpläne gebunden, sofern sie nicht von der Flugverkehrskontrollstelle andere Weisungen erhalten.

2. 3 Rollen und Schleppen

2. 3. 1 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2. 3. 2 Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2. 3. 3 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder — nach näherer Vereinbarung — von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines großen Luftfahrzeuges muß, der eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2. 4 Abfertigungsvorfeld

2. 4. 1 Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung — z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen — ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2. 4. 2 Abfertigungplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Die Luftfahrzeuge werden von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewinkt.

2. 5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)

Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge (Bodenverkehrsdienst) gegen Entgelt durchzuführen, sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist. In solchen Einzelfällen haben die Luftfahrzeughalter ihre Abfertigungsgeräte und -fahrzeuge an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen.

2. 6 Abstellen und Unterstellen

2. 6. 1 Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als 1 Stunde auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer ihm zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeuges auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder — wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt — das Luftfahrzeug durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2.6. 2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2. 6. 3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2. 6. 4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2. 6. 4. 1

— Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Krane und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2. 6. 4. 2

— Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2. 6. 4. 3

— Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2. 6. 4. 4

— Luftfahrzeuge dürfen nicht in der Halle gewaschen und abgespült werden.

2. 6. 4. 5

— Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2. 6. 4. 6

— Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2.7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben auf dem Flughafen und in seiner Nähe Geräuschbelästigungen, die durch Triebwerke der Luftfahrzeuge verursacht werden, auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken, insbesondere Lärmschutzeinrichtungen zu verwenden, wenn dies zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm erforderlich ist. Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen zur Durchführung von Prüfläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen. Absatz 2. 1. 2. 3 und die Benutzungsordnung für die Lärmschutzwand in ihrer jeweils gültigen Fassung sind zu beachten. Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, für die Benutzung der Lärmschutzwand ein Entgelt zu fordern.

2. 8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2. 9 Wartungsarbeiten

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie das Waschen und Absprühen von Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden.

2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2. 10. 1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2. 10. 2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, daß diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

3. Betreten und Befahren

3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge

3. 1. 1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3. 1. 2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3. 1. 3 Für das Betreten der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Zuschaueranlagen ist Eintrittsgeld zu entrichten, seine Höhe ist durch Aushang bekanntgemacht.

3. 1. 4 Wer auf dem Landweg Fracht, die auf dem Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen fortschafft, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näherer Weisung über Flugdaten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrrichten.

3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3. 2. 1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3. 2. 2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an der Straßenseite des Hauptgebäudes sowie auf den gekennzeichneten Park- oder Halteplätzen aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur vor den Frachtgebäuden abgeladen oder aufgeladen werden.

3. 2. 3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3. 2. 4 Kleinfahrzeuge (z. B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3. 3. 1 Allgemeines

3. 3. 1. 1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers — und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter — betreten oder befahren werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

a) das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen),
b) das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
c) die Flugsteige,
d) die Luftfahrzeughallen,
e) die Warteräume,
f) die Transiträume sowie sonstige Räume und Verkehrsflächen, die Abfertigungszwecken dienen,
g) die Gepäck- und Frachthallen,
h) die Garagen und Werkstätten,
i) die Betriebs- und Bauhöfe,
j) die Baustellen.

Satz 1 gilt entsprechend für folgende Grundstücke und Anlagen außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes:

1. Funkempfangsstelle Fl. N. 1415
   Gemarkung Trudering
2. Voreinflugzeichen West Fl. Nr. 16214, 16221/2, 16230/2
   Gemarkung Stadtgemeinde München
3. Haupteinflugzeichen West Fl. Nr. 65/1
   Gemarkung Trudering
4. Voreinflugzeichen Ost Fl. N. 411, 444, 446
   Gemarkung Poing
5. Haupteinflugzeichen Ost Fl. Nr. 663/24
   Gemarkung Feldkirchen
6. Angestelltenparkplatz nördlich B 12 Fl. Nr. 1694
   Gemarkung Trudering

3. 3. 1. 2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3. 3. 1. 1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3. 3. 1. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zum Rollfeld hin verlassen werden.

3. 3. 1. 4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Paß- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3. 3. 1. 5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3. 3. 1. 6 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3. 3. 2 Rollfeld

3. 3. 2. 1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3. 3. 1. 1 notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich zu unterrichten.

3. 3. 2. 2 Will ein Beauftragter der in Asatz 3. 3. 1. 4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er — außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers — die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zum Absatz 3. 3. 2. 1 Satz 2 zu beachten.

3. 3. 2. 3 Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, daß ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können.

3. 3. 2. 4 Bei unsichtigem Wetter darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die

— in ständiger Funksprechverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind

oder

— von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3. 3. 3 Vorfelder

3. 3. 3. 1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3. 3. 3. 2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrsregelungen verbindlich.

3. 3. 3. 3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3. 4 Mitführen von Hunden

Hunde sind an der Leine zu führen.

4. Sonstige Betätigung

4. 1 Gewerbliche Betätigung

Gewerbliche Betätigung ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die auch ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand haben kann, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.

Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4. 2 Sammlungen; Werbungen; Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4. 3 Lagerung

4. 3. 1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoff und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 3. 2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 4 Bauarbeiten

Vor dem Beginn von Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Stationsmeister, Pförtner oder Verkehrsabteilung) abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern zu beseitigen; anderenfalls kann der Flughafenunternehmer die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7.2 Abwässer

Soweit der Flughafenunternehmer nichts anderes bestimmt, darf in die Abwassereinläufe (Abwasserdolen) nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, daß Wasser radioaktiv oder anderweitig, z. B. durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe oder Öl, verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden..

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist München.

11. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

Die Fassung der Flughafen-Benutzungsordnung vom 1. April 1971 wird mit Ablauf des 30. November 1975 außer Kraft gesetzt. Die vorliegende Fassung mit einer Anlage tritt am 1. Dezember 1975 in Kraft.

München, den 31. Oktober 1975

Der Flughafenunternehmer
FLUGHAFEN MÜNCHEN GMBH
Reichart Rittweger Nitschke

Genehmigt:
Bayer. Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
München, den 31. Oktober 1975
i. A.
Ringelmann
(Ministerialdirigent)

Anlage "Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5 der Flughafenbenutzungsordnung

1. Umgang mit Kraftstoffen

1. 1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1. 2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muß ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafenfeuerwehr zulässig.

1. 3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muß es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1. 4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeugs dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 600 l/min. auf 20 m.

1. 5 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Absatz 1. 4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafenfeuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1. 6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

1. 7 Sondervorschriften für Unterflur-Betankungsanlagen sind zu beachten.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2. 1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2. 2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2. 3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2. 4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung ist für Propellerflugzeuge erwünscht und wird empfohlen.

2. 5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeugs mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2. 6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anläßt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, daß die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2. 7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen — wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfer — ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5. 1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5. 2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5. 3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Behälter außerhalb der Halle zu entleeren.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6. 1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, daß keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6. 2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6. 3 Leere Kraftstoff- und Schmierstoffässer sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6. 4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, daß eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7. 1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

— die Feuermelder zu betätigen und außerdem

— die Flughafenfeuerwehr, Fernsprecher Nr. 444, zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7. 2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Sanitätsstation, Fernsprecher Nr. 385, zu benachrichtigen.

7. 3 Für Bergungs- und Rettungsmaßnahmen bei Flugzeugunfällen gelten der Alarmplan und die Feuerlöschordnung des Flughafens.

NfL I - 50-67/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang Frankfurt (Main), 26. Februar 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 50/76	32. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	64
I — 51/76	7. VO zur Änderung der 28. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover)	64
I — 52/76	2. VO zur Änderung der 25. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Hannover)	68
I — 53/76	27. VO zur Änderung der 8. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren)	68
I — 54/76	1. VO zur Änderung der 54. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt)	69
I — 55/76	Änderung der Gebührenordnungen für die Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin)	69
I — 56/76	Änderungen der Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück	70
I — 57/76	Gebührenordnung für den Landeplatz Oerlinghausen	70
I — 58/76	Luftfahrthindernisse	71
I — 59/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	71
I — 60/76	Luftübung CLOUDY CHORUS	71
I — 61/76	Luftübung BROWN FALCON 76-1	72
I — 62/76	Bauarbeiten auf dem Flughafen Köln-Bonn	72
I — 63/76	Schließung des Landeplatzes Ganderkesee	73
I — 64/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Esslingen-Jägerhaus	73
I — 65/76	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Trier-Euren	73
I — 66/76	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Worms	73
I — 67/76	Neuauflage der Flugsicherungsarbeitskarte 1 : 500 000	74

Inhaltsangabe der NfL II - 16/76 vom 26. Februar 1976

II — 16/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 17-19/76 vom 26. Februar 1976

II — 17/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals

II — 18/76 1. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II — 19/76 Berichtigung der LTA-Nr. 75-285 Blanik

I – 50/76

Zweiunddreißigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 10. Februar 1976

Bonn, den 10. Februar 1976
L6/60.05.02/6021/Fs 76

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1969 (Bundesanzeiger Nr. 230 vom 11. Dezember 1969; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 283/69 vom 11. Dezember 1969), zuletzt geändert durch die Einunddreißigste Änderungsbekanntmachung vom 10. Dezember 1975 (Bundesanzeiger Nr. 235 vom 18. Dezember 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 392/75) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I, Nr. 1, wird nach der Kontrollzone Heidelberg eingefügt:

"Hof-Pirk
(Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Hof-Pirk 50°17'21"N 11°51'44"O)

Seitliche Begrenzung:

50°20'00"N 11°38'55"O — 50°20'33"N 11°59'20"O — 50°14'37"N 11°59'33"O — 50°14'34"N 11°58'14"O in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 50°14'15"N 11°45'40O — 50°14'05"N 11°39'18"O — 50°20'00"N 11°38'55"O.

Obere Begrenzung: 1067 m (3500 Fuß) über NN."

2. In Abschnitt I, Nr. 1, unter Kontrollzone "Münster-Osnabrück" wird (werden):

a) die Angabe "Münster-Osnabrück" durch die Angabe "Münster" ersetzt;

b) unter "Seitliche Begrenzung" die Angaben zum Buchstaben "b)" durch folgende Fassung ersetzt:

"b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 161°/341° durch den Flughafenbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm westlich und 6 sm östlich dieser Linie".

3. In Abschnitt I, Nr. 2.1 wird Buchstabe "e)" durch folgende Fassung ersetzt:

"e) Folgende Kontrollzonen gelten nur während der Betriebszeiten der zuständigen Flugplatzkontrollstelle:

Hof-Pirk
Westerland

Die Betriebszeiten der Flugplatzkontrollstellen werden jeweils mit NfL I und NOTAM veröffentlicht."

4. In Abschnitt III wird nach dem Nahverkehrsbereich Heidelberg eingefügt:

"Hof-Pirk

Seitliche Begrenzung:

50°24'05"N 11°35'00"O — an der innerdeutschen Grenze zur DDR und deutsch-tschechoslowakischen Grenze entlang bis 50°08'00"N 12°11'55"O — 50°08'00"N 11°35'00"O — 50°24'05"N 11°35'00"O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245

Untere Begrenzung:
305 m (1000 Fuß) über Grund".

Diese Bekanntmachung tritt am 25. März 1976 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Eckhardt

I – 51/76

Siebente Verordnung zur Änderung der Achtundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) vom 3. Februar 1976

Frankfurt (Main), den 3. Februar 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achtundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) vom 28. Oktober 1970 (Bundesanzeiger Nr. 213 vom 13. November 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 325/70), zuletzt geändert durch die Sechste Änderungsverordnung vom 27. August 1974 (Bundesanzeiger Nr. 168 vom 10. September 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 286/74), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 wird nach den Angaben zur "Kurskreuzung Uelzen" als neue Kurskreuzung angefügt:

"Kurskreuzung Whiskey
Schnittpunkt:
Leitstrahl 045 von Osnabrück DVOR/Leitstrahl 260 von Nienburg VOR/Leitstrahl 320 von Rodenberg VOR"

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird in der Tabelle der Einflugstrecken die Einflugstrecke "8 VV" durch folgende Fassung ersetzt:

1	2	3	4	5
8 VV				
▲ Osnabrück DVOR				
△ Kurskreuzung Whiskey	045	28	4000	
Leitstrahl 350 von Rodenberg VOR	080	13		
		9	2500	
▲ Nienburg VOR	107	17	2000	
▲ Hannover VOR				

3. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 werden in der Tabelle der Einflugstrecken

a) bei den Einflugstrecken "21 VV" und "22 VV" jeweils nach dem Meldepunkt "Nienburg VOR" alle Angaben in den Spalten 1 bis 4 gestrichen;

b) die Einflugstrecken "25 VV", "26 VV" und "28 VV" durch folgende Fassung ersetzt:

1	2	3	4	5
25 VV				
▲ Lichtenau NDB				
▲ Solling NDB	346	31	5000	
Leitstrahl 235 von Leine VORTAC	348	22		
		11	3000	
▲ Rodenberg VOR				

1	2	3	4	5
26 VV				
▲ Warburg VORTAC				
Leitstrahl 243 von Leine VORTAC	012	34	5000	
		10	3000	
▲ Rodenberg VOR				
28 VV				
▲ Osnabrück DVOR				
△ Kurskreuzung Whiskey	045	28	4000	
Leitstrahl 350 von Rodenberg VOR	080	13		
		9	2500	
▲ Nienburg VOR				

4. § 2 Abs. 2 Nr. 2 wird durch folgende Fassung ersetzt:

"2. Für Landerichtung 09:
Hannover VOR
Nienburg VOR und
Rodenberg VOR
Diese Hauptfunknavigationsanlagen sind in Abhängigkeit von den in Abs. 1 Nr. 2 festgelegten Einflugstrecken zu benutzen."

5. In § 2 Abs. 3 wird (werden) in der Tabelle der Warteverfahren

a) bei dem Warteverfahren "Hannover VOR" in Spalte 3 die Angabe "1500" durch die Angabe "2000" ersetzt;

b) das Warteverfahren "Wunstorf NDB" mit allen Angaben gestrichen;

c) als neue Warteverfahren angefügt:

1	2	3	4	5
Nienburg VOR	190	2500	links	
Rodenberg VOR	012	3000	rechts	

6. § 2 Abs. 5 wird durch folgende Fassung ersetzt:

"(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Hauptfunknavigationsanlagen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. **ILS-Anflug zur Landebahn 27L, ausgehend von Hannover VOR**

Abflug von Hannover VOR auf Leitstrahl 145, bei Kreuzen der Peillinie 078° von Hannover Locator "HA" Rechtskurve einleiten und ILS-Landekurs (275°) in einer Höhe von 1800 Fuß über NN erfliegen.

Weiterer Sinkflug auf ILS-Gleitweg (2,75°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze:

Für den Flugbetrieb nach

Betriebsstufe I: 356 Fuß über NN
Betriebsstufe II: 286 Fuß über NN

Für den Anflug ohne
Gleitwegführung: 501 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Geradeaus-Steigflug bis zum Erfliegen des Leitstrahls 330 von Leine VORTAC und Flug in Richtung Leine VORTAC (150°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN fortsetzen.

2. **ILS-Anflug zur Landebahn 27L, ausgehend von Leine VORTAC**

Abflug von Leine VORTAC auf Leitstrahl 030 und Kreuzen der Peillinie 160° von Hannover Locator "HA" (8 DME von Leine VORTAC) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Bei Durchfliegen der Peillinie 128° von Locator "HA" (12 DME von Leine VORTAC) Linkskurve einleiten und ILS-Landekurs (275°) in einer Höhe von 1800 Fuß über NN erfliegen.

Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,75°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 1

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

3. **ILS-Anflug zur Landebahn 27R, ausgehend von Hannover VOR**

Abflug von Hannover VOR auf Leitstrahl 136, bei Kreuzen der Peillinie 072° von Hannover Locator "HA" Rechtskurve einleiten und ILS-Landekurs (275°) in einer Höhe von 1800 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf ILS-Gleitweg (2,5°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze:

Für den Flugbetrieb nach

Betriebsstufe I: 343 Fuß über NN
Betriebsstufe II: 265 Fuß über NN

Für den Anflug ohne
Gleitwegführung: 481 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Geradeaus-Steigflug bis zum Durchfliegen einer Höhe von 1000 Fuß über NN oder Überfliegen des Haupteinflugzeichens West (MM West), je nachdem welcher Punkt später erreicht ist, dann Rechtskurve einleiten, Leitstrahl 255 von Hannover VOR erfliegen und Flug in Richtung Hannover VOR (075°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN fortsetzen.

4. **ILS-Anflug zur Landebahn 27R, ausgehend von Leine VORTAC**

Abflug von Leine VORTAC auf Leitstrahl 030 und Kreuzen der Peillinie 160° von Hannover Locator "HA" (8 DME von Leine VORTAC) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Bei Durchfliegen der Peillinie 118° von Locator "HA" (13 DME von Leine VORTAC) Linkskurve einleiten und ILS-Landekurs (275°) in einer Höhe von 1800 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf ILS-Gleitweg (2,5°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 3

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 3

5. **ILS-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Hannover VOR**

Abflug von Hannover VOR auf dem Leitstrahl 263, Kreuzen der Peillinie 320° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 1500 Fuß über NN, Linkskurve einleiten und den ILS-Landekurs (095°) in einer Höhe von 1500 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,5°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze:

Für den Flugbetrieb nach

Betriebsstufe I: 343 Fuß über NN
Betriebsstufe II: 263 Fuß über NN

Für den Anflug ohne
Gleitwegführung: 443 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Geradeaus-Steigflug bis zum Erfliegen des Leitstrahls 190 von Hannover VOR und Flug in Richtung Hannover VOR (010°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN fortsetzen.

6. **ILS-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Nienburg VOR**

Abflug von Nienburg VOR auf dem Leitstrahl 180, bei Kreuzen der Peillinie 290° von Hannover Locator "HW" Linkskurve einleiten und den ILS-Landekurs (095°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,5°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 5

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5

7. **ILS-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Rodenberg VOR**

Abflug von Rodenberg VOR auf dem Leitstrahl 017 und Kreuzen der Peillinie 240° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Bei Durchfliegen der Peillinie 260° von Locator "HW" Rechtskurve einleiten und den ILS-Landekurs (095°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,5°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 5

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5

8. **ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 09R, ausgehend von Hannover VOR**

Abflug von Hannover VOR auf Leitstrahl 263, Kreuzen der Peillinie 320° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 1500 Fuß über NN, weite Linkskurve einleiten (Kurvendrehgeschwindigkeit weniger als 3°/Sekunde) und ILS-Rückkurs (095°) erfliegen. Weiterer Sinkflug auf ILS-Rückkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei das Voreinflugzeichen West (OM West) in einer Höhe von 1450 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: 440 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Geradeaus-Steigflug bis zum Erfliegen des Leitstrahls 190 von Hannover VOR und Flug in Richtung Hannover VOR (010°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN fortsetzen.

9. **ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 09R, ausgehend von Nienburg VOR**

Abflug von Nienburg VOR auf dem Leitstrahl 180, bei Kreuzen der Peillinie 285° von Hannover Locator "HW" Linkskurve einleiten und den ILS-Rückkurs (095°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Rückkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei das Voreinflugzeichen West (OM West) in einer Höhe von 1450 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 8

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 8

10. **ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 09R, ausgehend von Rodenberg VOR**

Abflug von Rodenberg VOR auf dem Leitstrahl 017 und Kreuzen der Peillinie 240° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Bei Durchfliegen der Peillinie 253° von Locator "HW" Rechtskurve einleiten und den ILS-Rückkurs (095°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Rückkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei das Voreinflugzeichen West (OM West) in einer Höhe von 1450 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 8

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 8

11. **ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Hannover VOR**

Abflug von Hannover VOR auf Leitstrahl 263, Kreuzen der Peillinie 320° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 1500 Fuß über NN, Linkskurve einleiten und ILS-Rückkurs (095°) erfliegen. Beibehalten der Höhe von 1500 Fuß über NN bis zum Überfliegen des Voreinflugzeichens West (OM West), danach weiterer Sinkflug auf ILS-Rückkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 8

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 8

12. **ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Nienburg VOR**

Abflug von Nienburg VOR auf dem Leitstrahl 180, bei Kreuzen der Peillinie 290° von Hannover Locator "HW" Linkskurve einleiten und den ILS-Rückkurs (095°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Rückkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei das Voreinflugzeichen West (OM West) in einer Höhe von 1500 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 8

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 8

13. **ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Rodenberg VOR**

Abflug von Rodenberg VOR auf dem Leitstrahl 017 und Kreuzen der Peillinie 240° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Bei Durchfliegen der Peillinie 260° von Locator "HW" Rechtskurve einleiten und den ILS-Rückkurs (095°) in einer Höhe von 2000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Rückkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei das Voreinflugzeichen West (OM West) in einer Höhe von 1500 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 8

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 8

14. **NDB-Anflug zur Landebahn 27L, ausgehend von Hannover VOR**

Abflug von Hannover VOR auf Leitstrahl 136, bei Kreuzen der Peillinie 058° von Hannover Locator "HA" Rechtskurve einleiten und Anflugkurs 262° in Richtung Locator "HA" erfliegen. Hierbei Sinkflug auf eine Höhe von 1800 Fuß über NN durchführen und diese Höhe bis zum Kreuzen des Leitstrahls 176 von Hannover VOR beibehalten. Danach weiterer Sinkflug auf Kurs 262° bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei Locator "HA" in einer Höhe von 1300 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: 640 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Steuerkurs 262° bis zum Erfliegen des Leitstrahls 330 von Leine VORTAC und Flug in Richtung Leine VORTAC (150°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN fortsetzen.

15. **NDB-Anflug zur Landebahn 27L, ausgehend von Leine VORTAC**

Abflug von Leine VORTAC auf Leitstrahl 030 und Kreuzen der Peillinie 160° von Hannover Locator "HA" (8 DME von Leine VORTAC) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Bei Durchfliegen der Peillinie 110° von Locator "HA" (13 DME von Leine VORTAC) weite Linkskurve einleiten (Kurvendrehgeschwindigkeit weniger als 3°/Sekunde) und Anflugkurs 262° in Richtung Locator "HA" erfliegen. Hierbei Sinkflug auf eine Höhe von 1800 Fuß über NN durchführen und diese Höhe bis zum Kreuzen des Leitstrahls 176 von Hannover VOR beibehalten. Danach weiterer Sinkflug auf Kurs 262° bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei Locator "HA" in einer Höhe von 1300 Fuß über NN zu überfliegen ist..

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 14

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 14

16. **NDB-Anflug zur Landebahn 27R, ausgehend von Hannover VOR**

Abflug von Hannover VOR auf Leitstrahl 136, bei Kreuzen der Peillinie 072° von Hannover Locator "HA" Rechtskurve einleiten und Endanflugkurs 275° in Richtung Locator "HA" erfliegen. Hierbei Sinkflug auf eine Höhe von 1800 Fuß über NN durchführen und diese Höhe bis zum Kreuzen des Leitstrahls 186 von Hannover VOR beibehalten. Danach weiterer Sinkflug bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei Locator "HA" in einer Höhe von 1400 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: 520 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 3

17. **NDB-Anflug zur Landebahn 27R, ausgehend von Leine VORTAC**

Abflug von Leine VORTAC auf Leitstrahl 030 und Kreuzen der Peillinie 160° von Hannover Locator "HA" (8 DME von Leine VORTAC) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Bei Durchflie-

gen der Peillinie 118° von Locator "HA" (13 DME von Leine VORTAC) Linkskurve einleiten und Endanflugkurs 275° in Richtung Locator "HA" erfliegen. Hierbei Sinkflug auf eine Höhe von 1800 Fuß über NN durchführen und diese Höhe bis zum Kreuzen des Leitstrahls 186 von Hannover VOR beibehalten. Danach weiterer Sinkflug bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei Locator "HA" in einer Höhe von 1400 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 16

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 3

18. **NDB-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Hannover VOR**

Abflug von Hannover VOR auf Leitstrahl 263, Kreuzen der Peillinie 320° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 1500 Fuß über NN, Linkskurve einleiten und Endanflugkurs 095° in Richtung Hannover Locator "HW" erfliegen. Beibehalten der Höhe von 1500 Fuß über NN bis zum Überfliegen von Locator "HW", danach weiterer Sinkflug bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze: 614 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 8

19. **NDB-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Nienburg VOR**

Abflug von Nienburg VOR auf dem Leitstrahl 180, bei Kreuzen der Peillinie 290° von Hannover Locator "HW" Linkskurve einleiten und Endanflugkurs 095° in Richtung Locator "HW" in einer Höhe von 2000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem Endanflugkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei Locator "HW" in einer Höhe von 1500 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 18

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 8

20. **NDB-Anflug zur Landebahn 09L, ausgehend von Rodenberg VOR**

Abflug von Rodenberg VOR auf dem Leitstrahl 017 und Kreuzen der Peillinie 240° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Bei Durchfliegen der Peillinie 260° von Locator "HW" Rechtskurve einleiten und Endanflugkurs 095° in einer Höhe von 2000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem Endanflugkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze, wobei Locator "HW" in einer Höhe von 1500 Fuß über NN zu überfliegen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 18

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 8."

7. In § 2 Abs. 7 werden die Nummern 1 und 2 ersatzlos gestrichen. Die Nummern 3 bis 6 werden in Nummern 1 bis 4 umbenannt.

8. In § 3 Abs. 1 Nr. 1 wird

a) bei der Abflugstrecke "VV1" nach "Mindestreiseflughöhe:" die Angabe "2500" durch die Angabe "3000" ersetzt.

b) die Beschreibung der Abflugstrecke "VV2" durch folgende Fassung ersetzt:

"VV2:

Rechtskurve nach dem Start, Steuerkurs 350° aufnehmen und Leitstrahl 019 von Rodenberg VOR erfliegen. Weiterflug auf diesem Leitstrahl (019) bis zum Erfliegen des Leitstrahls 028 von Nienburg VOR. Flug in Richtung Hittfeld NDB (▲), anschließend auf Leitstrahl 207 in Richtung Hamburg DVORTAC (027°; ▲) fortsetzen.

(Wenn der Bestimmungsflughafen Hamburg ist, endet die Streckenführung bei Hittfeld NDB).

Mindestreiseflughöhe: Bis Hamburg DVORTAC 4000 Fuß über NN."

c) bei den Abflugstrecken "VV5", "VV6", "VV7" und "VV8" jeweils in Satz eins die Angabe "MEZ" durch die Angabe "MGZ" ersetzt;

d) bei der Abflugstrecke "VV15" als Satz eins eingefügt:

"Diese Abflugstrecke ist zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ anstelle der Abflugstrecke VV5 zu benutzen; sie kann jedoch auch zwischen 0600 und 2100 Uhr MGZ zugewiesen werden."

e) bei der Abflugstrecke "VV16" als Satz eins eingefügt:

"Diese Abflugstrecke ist zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ anstelle der Abflugstrecke VV6 zu benutzen; sie kann jedoch auch zwischen 0600 und 2100 Uhr MGZ zugewiesen werden."

f) die Beschreibung der Abflugstrecke "VV18" durch folgende Fassung ersetzt:

"VV18:

Diese Abflugstrecke ist zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ anstelle der Abflugstrecke VV8 zu benutzen; sie kann jedoch auch zwischen 0600 und 2100 Uhr MGZ zugewiesen werden.

Geradeaus-Steigflug bis zum Erfliegen des Leitstrahls 065 von Osnabrück DVOR und Fortsetzen des Fluges in Richtung Osnabrück DVOR (245°; ▲).

Mindestreiseflughöhe: Bis Wunstorf NDB (querab Wunstorf NDB) 2000 Fuß über NN, von Wunstorf NDB bis Osnabrück DVOR 4000 Fuß über NN."

g) bei der Abflugstrecke "VV82" der Hinweis

"Nur für Luftfahrzeuge mit Sekundärradar-Antwortgerät."

ersatzlos gestrichen.

9. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird

a) die Beschreibung der Abflugstrecke "VV22" durch folgende Fassung ersetzt:

"VV22:

Geradeaus-Steigflug, bei Durchfliegen des Leitstrahls 205 von Hannover VOR Linkskurve und Weiterflug auf Steuerkurs 310° bis zum Erfliegen des Leitstrahls 019 von Rodenberg VOR. Weiterflug auf diesem Leitstrahl (019°) bis zum Erfliegen des Leitstrahls 028 von Nienburg VOR. Flug in Richtung Hittfeld NDB (▲), anschließend auf Leitstrahl 207 in Richtung Hamburg DVORTAC (027°; ▲) fortsetzen.

(Wenn der Bestimmungsflughafen Hamburg ist, endet die Streckenführung bei Hittfeld NDB).

Mindestreiseflughöhe: Bis Hamburg DVORTAC 4000 Fuß über NN."

b) die Beschreibung der Abflugstrecke "VV28" durch folgende Fassung ersetzt:

"VV28:

Geradeaus-Steigflug, bei Durchfliegen des Leitstrahls 205 von Hannover VOR Linkskurve und Weiterflug auf Steuerkurs 360° bis zum Erfliegen des Leitstrahls 264 von Hannover VOR. Weiterflug auf diesem Leitstrahl bis zum Erfliegen des Leitstrahls 065 von Osnabrück DVOR und Fortsetzen des Fluges in Richtung Osnabrück DVOR (245°; ▲).

Mindestreiseflughöhe: Bis Osnabrück DVOR 4000 Fuß über NN."

c) bei der Abflugstrecke "VV92" der Hinweis

"Nur für Luftfahrzeuge mit Sekundärradar-Antwortgerät."

ersatzlos gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 25. März 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 52/76

Zweite Verordnung zur Änderung der Fünfundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) vom 27. Januar 1976

Frankfurt (Main), den 27. Januar 1976
BFS/Z I 1/1 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Fünfundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) vom 31. August 1970 (Bundesanzeiger Nr. 172 vom 17. September 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 284/70); zuletzt geändert durch die erste Verordnung zur Änderung der Fünfundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für Anflüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Hannover) vom 29. März 1973 (Bundesanzeiger Nr. 72 vom 12. April 1973; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 94/73) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden zwischen den Wörtern "Anflügen" und "nach" die Wörter "und Abflügen", sowie zwischen den Wörtern "zum" und "Flughafen" die Wörter "und vom" eingefügt.

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird der Text "Von der Autobahnabfahrt Berkhof" durch folgenden Text ersetzt:

"Vom BAB-Dreieck Gailhof (NOVEMBER-1)".

Zwischen den Wörtern "rechtsseitig" und "entlang" wird folgender Wortlaut eingefügt: "(maximaler Abstand 300 m)".

Der nachfolgende Text wird gestrichen:

"der Verbindungsstrecke zwischen den Ortschaften Berkhof und Hannover-Langenhagen, an dem Fernsehturm (△) bei der Ortschaft Mellendorf vorbei"

Dieser Text wird wie folgt ersetzt:

"der Autobahnverbindung über Kiebitzkrug/Autobahnsee (NOVEMBER-2) (△) in Richtung"

Das Wort "einzuhaltende" vor dem Wort "Flughöhe" wird durch das Wort "maximale" und die Höhenangabe "210 m (700 Fuß)" durch "1000 Fuß" ersetzt.

3. In § 2 Absatz 1 Nr. 2 wird zwischen den Wörtern "rechtsseitig" und "entlang" folgender Wortlaut eingefügt: "(maximaler Abstand 300 m)"

Nach den Ortsbezeichnungen "Bad Nenndorf" wird das Wort "(WHISKEY-1)" und nach "Blauer See" das Wort "(WHISKEY-2)" eingefügt.

Die Höhenangabe "360 m (1200 Fuß)" wird durch "1000 Fuß" ersetzt.

4. In § 2 Abs. 1 Nr. 3 wird nach den Ortsbezeichnungen "Misburg" das Wort "(ECHO-1)" und nach "Silbersee" das Wort "(ECHO-2)" sowie zwischen den Wörtern "rechtsseitig" und "entlang" folgender Wortlaut eingefügt: "(maximaler Abstand 300 m)".

Die Höhenangabe "360 m (1200 Fuß)" wird durch "1000 Fuß" ersetzt.

Die Höhenangabe für die Warteschleife im selben Satz "360 m (1200 Fuß)" wird durch "1000 Fuß" ersetzt.

5. In § 2 Abs. 2 werden die Ortsbezeichnungen wie folgt ersetzt beziehungsweise ergänzt:

"Berkhof" wird durch "Gailhof (NOVEMBER-1)" ersetzt;

"Nenndorf" erhält den Zusatz "(WHISKEY-1)" und "Misburg" erhält den Zusatz "(ECHO-1)".

6. Die "Anmerkung" nach § 2 Abs. 4 wird gestrichen. Danach wird folgender Wortlaut aufgenommen:

"(5) Abflüge nach Sichtflugregeln vom Flughafen Hannover sind entsprechend der Anweisung der Flugplatzkontrolle Hannover auf einer der nachstehend festgelegten Abflugstrecken durchzuführen.

1. Entlang der gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 und 3 aufgeführten Einflugstrecken in entgegengesetzter Richtung rechts der Autobahn (maximaler Abstand 300 m) bis zur CTR-Grenze.
   Maximale Flughöhe: 1000 Fuß über NN
2. Linkskurve (Startrichtung West) bzw. Rechtskurve (Startrichtung Ost) nach dem Start und mit Kurs über Grund von 200° vorbei am Rangierbahnhof bei Harenberg (CHARLY)-(△) bis zur CTR-Grenze.
   Maximale Flughöhe: 1000 Fuß über NN
3. Rechtskurve (Startrichtung West) bzw. Linkskurve (Startrichtung Ost) nach dem Start und mit Kurs über Grund von 360° bis zur CTR-Grenze (BRAVO)-(△).
   Maximale Flughöhe: 1000 Fuß über NN

Von den in § 2 Abs. 5 aufgeführten Abflugstrecken kann auf Anweisung der Flugplatzkontrolle Hannover abgewichen werden.

(6) Das Verlassen der CTR ist der Flugplatzkontrolle Hannover unaufgefordert mitzuteilen.

Anmerkung:

Die unter Absatz 1 und 5 aufgeführten An- und Abflugstrecken werden im Luftfahrthandbuch Band III in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 25. März 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 53/76

Siebenundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Achten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 2. Februar 1976

Frankfurt (Main), den 2. Februar 1976
I 1/I 4 —Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekannt-

machung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 7/70), zuletzt geändert durch die Sechsundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 20. Dezember 1975 (Bundesanzeiger Nr. 8 vom 14. Januar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 4/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Warteverfahren

1. bei dem Warteverfahren "Hannover VOR" in Spalte 3 die Angabe "1500" durch die Angabe "2000" ersetzt;

2. bei dem Warteverfahren "Nienburg VOR"

a) in Spalte 2 die Angabe "061" durch die Angabe "190" ersetzt;

b) in Spalte 4 die Angabe "rechts" durch die Angabe "links" ersetzt;

3. nach "Germinghausen DVOR" als neues Warteverfahren eingefügt:

1	2	3	4	5
Gießen NDB	194	4500	rechts	

Artikel 2

Artikel 1 Nummern 1 und 2 treten am 25. März 1976,
Artikel 1 Nummer 3 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 54/76

Erste Verordnung zur Änderung der Vierundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt) vom 28. Januar 1976

Frankfurt (Main), den 28. Januar 1976
BFS/Z — I 1/I 4 — Az.: 122

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Vierundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt) vom 13. Mai 1975 (Bundesanzeiger Nr. 92 vom 22. Mai 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 171/75) wird wie folgt geändert:

1. "Artikel 1" wird "§ 1" und erhält folgende Fassung:
"Bei An- und Abflügen nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt sind die in § 2 und § 3 festgelegten Flugverfahren während der Dauer der Wirksamkeit der Kontrollzone Westerland/Sylt zu befolgen."

2. § 1 wird § 2.

3. In § 2 Abs. 1 wird der zweite Satz gestrichen und wie folgt ersetzt:
"Von einem Standort unmittelbar am östlichen Beginn des Hindenburgdamms (SIERRA)-(▲) auf der Südseite des Hindenburgdamms entlang bis zum Westende dieses Dammes (CHARLY)-(▲), von hier entlang südlich der Bundesbahnstreckenführung nach Westerland bis auf die Höhe des Südrandes des Ortes Keitum."

4. In § 2 Abs. 2 wird das Wort "spätestens" gestrichen.

5. § 2 wird § 3.

6. In § 3 wird der zweite Satz gestrichen und wie folgt ersetzt:
"Gemäß der Anweisung der Flugplatzkontrolle Westerland/Sylt und entlang der Nordostküste der Insel Sylt zum Hindenburgdamm (NOVEMBER)-(▲), von hier in östlicher Richtung entlang nördlich des Hindenburgdamms bis zu einem Standort unmittelbar am Ostende des Hindenburgdamms (ECHO)-(▲)."

7. In der Anmerkung werden "§ 1" in "§ 2" und "§ 2" in "§ 3" umbenannt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 25. März 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 55/76

Änderung der Gebührenordnungen für die Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin)

Bonn, den 11. Februar 1976
L 4/28.35.51

Für die Verkehrsflughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln-Bonn, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart hat die jeweils zuständige Luftfahrtbehörde mit Wirkung vom 1. April 1976 folgende Änderungen der Gebührenordnungen (Fassung vom 1. 10./1. 11. 1975; NfL I - 334/75) genehmigt:

1. In Teil I Landegebühren
wird Nr. 3 a) durch folgende Neufassung ersetzt:

"Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühren beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

— bis 1200 kg	DM 9,50
— über 1200 kg bis 2000 kg bei Flügen	
im innerdeutschen Verkehr	DM 19,—
im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 21,—
— über 2000 bis 3000 kg bei Flügen	
im innerdeutschen Verkehr	DM 28,50
im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 39,—

— über 3000 kg für jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichts

bei Flügen	für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht			für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart
	bis 5700 kg	über 5700 kg		
		mit Zulassung nach ICAO-Annex 16	ohne Zulassung nach ICAO-Annex 16	
im innerdeutschen Verkehr	DM 10,45	DM 10,45	DM 11,—	DM 10,45
im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 14,30	DM 14,30	DM 15,—	DM 14,30"

2. In Teil I Landegebühren
werden in Nr. 4 ersetzt:
"DM 2,—" durch "DM 2,20"
und
"DM 7,50" durch "DM 8,25".

3. In Teil I Landegebühren
wird in Nr. 7 nach Satz 1 folgender neuer Satz 2 eingefügt:
"Desgleichen ist für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Landegebühr zu entrichten".
Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.
Diese Änderung gilt vorerst noch nicht für den Flughafen Hamburg.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Faull

I – 56/76

Änderungen der Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück

Düsseldorf, den 4. Februar 1976
V/A 1 — 13 — 04/6

Mit Wirkung vom 1. April 1976 habe ich folgende Änderung der Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück (Fassung vom 1. 10. 1971, NfL I - 270/71 mit Änderungen vom 1. 1. 1973, NfL I - 345/72, 1. 1. 1975, NfL I - 14/75 und vom 17. 2. 1975, NfL I - 72/75) genehmigt:

1. Teil I Landegebühren Nr. 2 Buchstabe a erhält hinter dem Halbsatz "... bei einem Höchstabfluggewicht **über 3.000 kg**" folgende Fassung:
"Für je angefangene **1.000 kg** des Höchstabfluggewichts bei
— Flügen im innerdeutschen Verkehr 9,— DM
— Flügen im grenzüberschreitenden Verkehr 12,— DM."

2. In Teil I Landegebühren Nr. 3 wird im zweiten Absatz der Betrag 1,— DM durch den Betrag 1,20 DM und im dritten Absatz der Betrag 3,50 DM durch den Betrag 4,50 DM ersetzt.

Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag
Maier

I – 57/76

Gebührenordnung für den Landeplatz Oerlinghausen

Münster, den 27. Januar 1976
53-10.11 — 02/D 1

I. **Landegebühren (Motorflug)**

1. Für Landungen von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Landegebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an die Flugplatzgemeinschaft e. V. Oerlinghausen als Platzhalter zu entrichten.

Die Landegebühr wird mit der Landung fällig. Sie ist Entgelt im Sinne des § 10, Abs. 1, des Umsatzsteuergesetzes (MWSt.) Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Eine Landegebühr ist für Flugbewegungen bei Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten ebenfalls zu entrichten.

Keine Landegebühr ist für Flugbewegungen eines Drehflüglers innerhalb des Flugplatzes, die den Rollbewegungen von Flugzeugen entsprechen, zu entrichten.

2. **Für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler** bemißt sich die Landegebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeugs eingetragenen Höchstabfluggewicht.

a) **Die Landegebühr beträgt bei einem Höchstabfluggewicht bis 3000 kg:**

im Gewichtsbereich		
bis	1000 kg	DM 5,—
über 1000 bis	1200 kg	DM 6,—
über 1200 bis	1400 kg	DM 10,—
über 1400 bis	1600 kg	DM 13,—
über 1600 bis	2000 kg	DM 17,—
über 2000 bis	3000 kg	DM 25,—

bei einem Höchstabfluggewicht über 3000 kg:
für je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes DM 9,—

b) Für Hubschrauber, sowie bei Schul- und Einweisungsflügen, werden Ermäßigungen gewährt, sofern Start und Landung nicht außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten des Flugplatzes erfolgen.

Die ermäßigte Landegebühr beträgt:

bei einem Höchstabfluggewicht bis 3000 kg:

50 vom Hundert der nach a) maßgebenden Sätze.

bei einem Höchstabfluggewicht über 3000 kg:

für je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes 55%

eines Luftfahrzeugs bei Schul- und Einweisungsflügen 35% der nach 2. a) maßgebenden Sätze

Schulflüge im Sinne der Gebührenordnung sind Flüge, die ein Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) durchführt und die zum Erwerb eines Luftfahrerscheines oder zusätzlicher Berechtigungen im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal (LuftPersPO) notwendig sind. Wird bei einem diesen Voraussetzungen entsprechenden Schulflug eines Segelflugzeugs ein Schleppflugzeug verwendet, so wird der Flug des Schleppflugzeugs für die Gebührenordnung einem Schulflug gleichgestellt.

Als **Einweisungsflüge** im Sinne der Gebührenordnung gelten Flüge, die ein Luftfahrer zum Erwerb einer Musterberechtigung gem. § 59 LuftPersPO durchführen muß.

c) Bei **Notlandungen** wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

d) Für Dienstflüge einer **zivilen** Luftfahrtbehörde des Bundes oder eines Landes der Bundesrepublik Deutschland sind keine Landegebühren zu entrichten.

e) Für Flüge, die im Auftrage der Flugplatzgemeinschaft e. V. Oerlinghausen erfolgen, werden keine Landegebühren erhoben.

f) Für **Segelflugschleppflüge** entrichtet das Motorschleppflugzeug eine um 50% ermäßigte Landegebühr.

g) **Abfertigung außerhalb der Betriebszeit**

Für die Benutzung des Flugplatzes außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten sind Sonderentgelte zu entrichten, und zwar für

Inanspruchnahme der Flugplatzeinrichtungen, Abfertigungen sowie Starts und Landungen in Höhe von 100% der Landegebühr nach Teil I, 2. a) der Gebührenordnung.

II. **Startgebühr (Segelflug)**

Segelflugstart für Mitglieder der Flugplatzgemeinschaft DM 0,60

III. **Abstellgebühren**

1. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben der Halter oder Führer ein Entgelt (Abstellgebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzunternehmer zu entrichten.

Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

2. **Für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler** bemißt sich die Abstellgebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeugs eingetragenen Höchstabfluggewicht.

a) **Die Abstellgebühr beträgt:**

bei einem Höchstabfluggewicht **bis 3000 kg**
für jede angefangenen 24 Stunden
und für jede angefangenen 100 kg DM —,20

bei einem Höchstabfluggewicht **über 3000 kg**
für jede angefangenen 24 Stunden
und für jede angefangenen 1000 kg DM 2,—

b) Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellgebühr maßgebend ist, beginnt 6 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeugs bzw. 6 Stunden nach Beendigung seiner Unterstellung.

c) Am Platz stationierte Flugzeuge brauchen keine Abstellgebühr zu entrichten.

IV. **Ankermastgebühren**

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen tritt an die Stelle von Lande- und Abstellgebühren eine Ankermastgebühr. Diese wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig.

Die Ankermastgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer); der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Die Ankermastgebühr beträgt
für je angefangene 24 Stunden DM 90,—

Der Zeitraum, der für die Berechnung der Ankermastgebühr maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit dem Abbau.

Genehmigt gemäß §§ 53, 43 (1) Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 28. 11. 1968 (BGBl. I S. 1263). Diese Gebührenordnung tritt am 1. 1. 1976 in Kraft.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag
Friedrich

I – 58/76

Luftfahrthindernisse

Frankfurt (Main), den 9. Februar 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233

Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Antennenträger Altenwalde, veröffentlicht im Luftfahrthandbuch RAC-3-2-15 Nr. 1, haben sich wie folgt geändert:

Höhe über Grund	109,4 m	359 ft
Höhe über NN	137,2 m	450 ft

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 59/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 5. Februar 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land: Baden-Württemberg
Standort: Weißer Stein
Geogr. Koordinaten: 49°27'19"N 08°43'32"O
Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
Höhe über Grund: 108 m
Höhe über NN: 653 m

Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 60/76

Luftübung CLOUDY CHORUS

Frankfurt (Main), den 10. Februar 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Bundesanstalt für Flugsicherung gibt über die Luftübung CLOUDY CHORUS, die periodisch wiederholt wird, folgende — auch für alle nachfolgenden Übungen gültigen — Einzelheiten bekannt:

1. Bezeichnung

Luftübung CLOUDY CHORUS

2. Beschreibung

Die Übung ist eine sich periodisch wiederholende Luftübung kleineren/mittleren Ausmaßes, die jeweils an einem Tag entweder in niedrigen oder in großen und niedrigen Höhen durchgeführt wird.

3. Betroffene FIRs/UIRs

Amsterdam FIR	Rhein UIR
Bruxelles FIR/UIR	München FIR
Frankfurt FIR	Bremen FIR
Hannover UIR	Düsseldorf FIR

Anmerkung:

Für die einzelnen Übungen wird nicht immer das gesamte Gebiet benötigt. Das in Ziffer 5 erwähnte NOTAM wird deshalb die jeweils betroffenen FIRs/UIRs nennen.

4. Vertikale und seitliche Begrenzung

4. 1 Große Höhen

FL 310 und darüber werden in dem folgenden Gebiet benutzt:

Von 54 45 N 10 08 O entlang einer Linie 30 sm westlich und parallel zur deutschen Flugüberwachungszone bis 48 20 N 12 48 O — 48 08 N 12 29 O — 47 54 N 12 21 O — 47 43 N 11 10 O — 47 43 N 09 30 O — 47 53 N 08 51 O — 47 53 N 08 22 O — 47 44 N 07 33 O — in nördlicher Richtung entlang der deutsch/französischen, luxemburgisch/französischen und belgisch/französischen Grenze bis 51 05 N 02 33 O — 51 07 N 02 00 O — 51 30 N 02 00 O — 55 00 N 05 00 O — 55 00 N 08 00 O — 55 05 N 08 27 O — 54 53 N 08 40 O — entlang der deutsch/dänischen Grenze zum Ausgangspunkt.

4. 2 Niedrige Höhen

Höhen bis 2500 Fuß über Grund und Mindestflughöhen in Übereinstimmung mit den nationalen Bestimmungen (einschließlich der Tiefluggebiete und Verbindungsstrecken) werden in dem folgenden Gebiet benutzt:

Von 54 45 N 10 05 O — 54 36 N 11 00 O — entlang der deutschen Flugüberwachungszone bis 48 39 N 13 21 O — 48 08 N 12 29 O — von dort weiter wie in Ziffer 4. 1.

5. Zeitpunkt

Die Übung wird periodisch zu Daten und Zeiten durchgeführt, die etwa 10 Tage im voraus vor jeder Übung durch NOTAM Class I und falls erforderlich zusätzlich durch NOTAM Class II bekanntgegeben werden. Dieses NOTAM enthält ebenso die von der Übung betroffenen FIRs/UIRs und zeigt an, ob die Übung nur in niedrigen Höhen oder in niedrigen und großen Höhen durchgeführt wird. Sollte die Übung aus Wettergründen am vorgesehenen Tag nicht stattfinden können, muß mit einer Verschiebung um 24 Stunden gerechnet werden.

6. Verfahren für an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge

6. 1 Große Höhen

Die Übungsluftfahrzeuge werden die Regeln über Halbkreisflugflächen nicht einhalten, sondern an vorausgeplanten Strecken entlang in Flugflächen fliegen, die der Flugverkehrskontrolle bekannt sind.

6. 2 Niedrige Höhen

Für die Übungsluftfahrzeuge ist eine Flugsicht von mindestens 5 km und ein Abstand von Wolken von mindestens 500 Fuß vorgeschrieben. In kontrollierten Luftraum (ausgenommen der Nahverkehrsbereich Nieuw Milligen) und in besondere Lufträume wird nur nach erteilter Freigabe eingeflogen. Dichtbesiedelte Gebiete werden ebenfalls gemieden. Tiefflüge werden nicht zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang durchgeführt.

6. 3 Identifizierte, nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge werden nicht angesteuert. Sollte eine Ansteuerung zur Identifizierung notwendig sein, wird sie in Übereinstimmung mit den Standard-Verfahren durchgeführt.

7. Verfahren für nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge

7. 1 Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen werden im Interesse der Sicherheit dringend ersucht, den Übungsluftraum in großen Höhen zu meiden, sofern nicht eine Genehmigung vorliegt und eine entsprechende Koordination stattgefunden hat. Die Luftfahrzeugführer werden ebenso dringend ersucht, den Übungsluftraum in niedrigen Höhen zu meiden und falls dies nicht möglich ist, den Luftraum besonders aufmerksam zu beobachten.

7. 2 Der Gesamtübungsraum wird nicht für jede Übung vollständig benötigt. Nicht benutzter Übungsluftraum wird anderem Luftverkehr zugänglich gemacht. Luftfahrzeughalter können den Einflug vor oder während der Übung mit den zuständigen Flugverkehrskontrollstellen koordinieren. Die jeweils betroffenen FIRs/UIRs werden vor jeder Übung bekanntgegeben.

8. Verbindungsstelle

Headquarters AAFCE
Exercise Plans
Ramstein, Germany Tel.: 06371-47-6722

NfL I - 163/74 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 61/76

Luftübung BROWN FALCON 76-1

Frankfurt (Main), den 30. Januar 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 3

Die Luftübung BROWN FALCON 76-1 findet am 30. März 1976, Ausweichtag ist der 31. März 1976, von 0100 Uhr MGZ bis 1700 Uhr MGZ, gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung BROWN FALCON vom 12. Februar 1974 (NfL I - 48/74) statt.

Das genaue Datum der Übung wird am 29. März 1976 durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 62/76

Bauarbeiten auf dem Flughafen Köln-Bonn

Düsseldorf, den 19. Januar 1976
V/A 3-31-21/241 KB

Wegen dringender Reparaturarbeiten auf der Start- und Landebahn 14L/32R und Rollbahn "A" sind auf dem Flughafen Köln-Bonn folgende Sperr- und Sicherheitsmaßnahmen zu beachten:

1. Sperrung eines 1460 m langen Bahnabschnitts der Start- und Landebahn 14L/32R, beginnend von der Schwelle 14L, in der Zeit vom 5. April 1976, 0800 Uhr MEZ, bis 9. April 1976, 1900 Uhr MEZ.

Auf den verbleibenden 2340 m der Start- und Landebahn 14L/32R, die täglich mit dem Fortschritt der Reparaturarbeiten um 200 m verlängert werden, sind Landungen nur aus südöstlicher Richtung auf Start- und Landebahn 32R und Starts nur in südöstlicher Richtung auf Start- und Landebahn 14L zulässig. Der Beginn des gesperrten Teils der Start- und Landebahn wird durch rote Positionsleuchten quer zur Bahn und auf dem gesperrten Stück durch Sperrkreuze angezeigt.

2. Sperrung eines Rollbahnabschnitts der Rollbahn "A" beginnend am Startbahnrand der Schwelle 14L bis 100 m in Richtung Vorfeld bei gleichzeitiger Verlegung der Schwelle 14L um 300 m in die Bahn und einer damit verbleibenden Bahnlänge von 3500 m in der Zeit vom 9. April 1976, 1900 Uhr MEZ bis 14. Mai 1976, 1900 Uhr MEZ. Die Sperrung des Rollbahnabschnitts der Rollbahn "A" wird durch Sperrkreuze gekennzeichnet. Die bei diesen Reparaturarbeiten verlegte Schwelle 14L wird durch Seitenbarren und zwei Seitenfeuerketten aus grünen Rundstrahlfeuern und je einem Blinkfeuer an den äußeren Enden der Feuerketten markiert.

Der Rollverkehr von und zur Schwelle 14L wird über Rollbahn "A3" abgewickelt.

Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand
und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag
Meyer

I – 63/76

Schließung des Landeplatzes Ganderkesee

Oldenburg, den 2. Februar 1976
302/30311 — 24

Der Landeplatz Ganderkesee ist am 28. März 1976 für jeglichen Flugbetrieb geschlossen.

Der Präsident
des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg
Im Auftrag
Kohnen

I – 64/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Esslingen-Jägerhaus

Stuttgart, den 10. Oktober 1975
Nr. 24-8735 Esslingen-Jägerhaus/92

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung v. 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung v. 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Esslingen-Jägerhaus folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1.1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1.2 Für die Abwicklung des Segelflugbetriebes auf dem Segelfluggelände Esslingen-Jägerhaus ist die Regelung des Segelflugbetriebes im Raum Stuttgart, veröffentlicht in NfL I - 143/72 und 85/74, maßgeblich.

1.3 Die von der Flugverkehrskontrollstelle Stuttgart für den Segelflugbetrieb des vorbezeichneten Segelfluggeländes verfügte Betriebsbestimmung bleibt unberührt.

2. **Segelflugbetrieb**

2.1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2.2 Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2.3 Der Flugbetrieb kann mit Nord- oder Südplatzrunde abgewickelt werden. Die Entscheidung trifft der Flugleiter.

2.4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen.

2.5 Der Startvorgang ist vom Startwindenfahrer von Beginn an und so lange durch eine gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil eingezogen ist.

2.6 Solange Segelflugzeuge landen (einschließlich Endteil des Landeanfluges) dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden.

2.7 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

3. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

4. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

5. **Inkrafttreten**

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt mit ihrer Veröffentlichung in den NfL in Kraft.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
Hagmayer

I – 65/76

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Trier-Euren

Mainz, den 28. Januar 1976
IV/5 — 181/11/10

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das 8. Änderungsgesetz vom 30. Oktober 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird Nr. 3 der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Trier-Euren — IV/6 - 181/11/10 — vom 14. Juni 1973 (NfL I - 196/73) wie folgt ergänzt:

Landungen von Schleppflugzeugen mit anhängendem Schleppseil sind verboten.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Boden

I – 66/76

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Worms

Mainz, den 4. Februar 1976
IV/5 — 181/11/10 —

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113) zuletzt geändert durch das Achte Änderungsgesetz vom 30. Oktober 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird Nr. 5 der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Worms — IV/5 - 181/11/10 — vom 10. September 1975 (NfL I - 320/75) wie folgt ergänzt:

Landungen von Schleppflugzeugen mit anhängendem Schleppseil sind verboten.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Boden

I – 67/76

Neuauflage der Flugsicherungsarbeitskarte 1 : 500 000

Frankfurt (Main), den 4. Februar 1976
Büro NfL — Az.: 6933

Die Bundesanstalt für Flugsicherung gibt die Neuauflage der Flugsicherungsarbeitskarte 1 : 500 000 vom Januar 1976 bekannt. Das Kartenwerk besteht aus 2 Blättern (Nord- und Südblatt) und umfaßt das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und Berlin. Der Inhalt umfaßt Flugplätze, Funkfeuer, Luftfahrtbodenfeuer, Fluginformationsgebiete, Kontrollbezirke, Nahverkehrsbereiche, Kontrollzonen, Flugplatzverkehrszonen, Flugverkehrsstrecken und Flugverkehrsberatungsstrecken, Meldepunkte, Isogonen, Zuständigkeitsbereiche der Flugsicherungsdienststellen, Flugbeschränkungsgebiete und Gefahrengebiete.

Der Preis je Kartenblatt beträgt 10,— DM.

Mit der Neuauflage werden alle früheren Auflagen der Flugsicherungsarbeitskarte 1 : 500 00 ungültig.

Bestellungen sind zu richten an:

R. Eisenschmidt GmbH
Schwanthaler Straße 59
Telefon: (0611) 68 92 31
6000 Frankfurt (Main)

oder an den Fachhandel.

NfL I - 59/75 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

Druckfehlerberichtigung:

Die Seitenzahlen der NfL I - 35-47/76 sind abzuändern in **38 bis 47** und die Seitenzahlen der NfL I - 48/76 sind abzuändern in **48 bis 54.**

In NfL I - 35/76 muß auf der umnummerierten Seite 40 unter Bremen, Spalte Anflugkontrolldienst die Zahl 326,30 in **362,30** abgeändert werden.

NfL I - 68-86/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 11. März 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 68/76	24. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	76
I — 69/76	Bekanntmachung über die Festlegung zeitweiliger reservierter Lufträume für militärische Sichtflüge	76
I — 70/76	33. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	78
I — 71/76	ICAO-Ortskennung	78
I — 72/76	Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst	79
I — 73/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	79
I — 74/76	Aufhebung der Bekanntmachung über die Errichtung eines Luftfahrthindernisses	79
I — 75/76	16. Änderung der Bekanntmachung über Organisation, Arbeitsverfahren und für die Luftfahrt zur Verfügung stehende Dienste des Deutschen Wetterdienstes	79
I — 76/76	Sonderregelung für den Luftverkehr am Flughafen Hannover und im Fluginformationsgebiet Bremen anläßlich der Industriemesse Hannover und Luftfahrtschau 1976	80
I — 77/76	Aufhebung des Nachtflugverbots auf dem Flughafen Hannover aus Anlaß der Deutschen Luftfahrtschau und Hannover-Messe 1976	81
I — 78/76	Ausweichflugplätze für den Flughafen Hannover während der Hannover-Messe 1976	82
I — 79/76	Segelflüge über der Bundesrepublik Deutschland während der Sommermonate 1976	82
I — 80/76	Luftübung CLOUDY CHORUS 76-1	82
I — 81/76	Fesselballonaufstiege des Deutschen Wetterdienstes am Standort des geplanten Kernkraftwerkes Schwörstadt/Hochrhein	82
I — 82/76	Meisterschaften für Hängegleiter	83
I — 83/76	An- und Abflugverfahren sowie Platzverkehr nach den Sichtflugregeln für den Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt	83
I — 84/76	Bekanntmachung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Blomberg-Borkhausen	83
I — 85/76	Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs außerhalb der Betriebszeit der militärischen Flugplatzkontrollstelle auf dem Heeresflugplatz Niederstetten	83
I — 86/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Müllheim	84

Inhaltsangabe der NfL II - 20/76 vom 11. März 1976

II — 20/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 21-23/76 vom 11. März 1976

II — 21/76 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II — 22/76 Berichtigung der LTA-Nr. 74-260/2 Bell, Agusta Bell
II — 23/76 Berichtigung der NfL II - 15/76

I – 68/76

Vierundzwanzigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 25. 2. 1976

Bonn, den 25. Februar 1976
L6/60.05.02/6050 Fs/76

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 4. Juli 1968 (Bundesanzeiger Nr. 125 vom 10. Juli 1968; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 193/68 vom 25. Juli 1968), zuletzt geändert durch die Dreiundzwanzigste Änderungsbekanntmachung vom 24. November 1975 (Bundesanzeiger Nr. 219 vom 26. November 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 374/75) wird wie folgt geändert:

Folgende Gebiete mit Flugbeschränkung wurden mit allen Angaben gestrichen und in besonderer Form neu bekanntgemacht:

"Nr. 6 Ulm (ED-R5)
Nr. 34 Ems (ED-R6)
Nr. 38 Ingolstadt (ED-R60)".

Diese Bekanntmachung tritt am 25. März 1976 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 69/76

Bekanntmachung über die Festlegung zeitweilig reservierter Lufträume für militärische Sichtflüge vom 25. 2. 1976

Bonn, den 25. Februar 1976
L6/60.05.02/6050 Fs/76

Aufgrund des § 11 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53) lege ich als zeitweilig reservierte Lufträume (Temporary Reserved Airspace = TRA) für die Durchführung unkontrollierbarer militärischer Sichtflüge die nachstehend beschriebenen Gebiete mit Flugbeschränkungen [ED-R (TRA)] fest.

Flugbeschränkung:

Durchflugverbot für zivile Luftfahrzeuge. Bei Nichtnutzung der Gebiete mit Flugbeschränkungen durch unkontrollierbare militärische Sichtflüge kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrsfreigabe für den Durchflug erteilen.

Soweit für die militärischen Vorhaben eine Nutzung von Lufträumen erforderlich wird, die außerhalb des deutschen Hoheitsgebietes liegen, gebe ich diese Lufträume aufgrund des § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) nachstehend als Gefahrengebiete [ED-D (TRA)] bekannt.

Zeitliche Wirksamkeit:

Die nachstehend aufgeführten Gebiete sind montags von 0800 Uhr MEZ bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang, dienstags bis donnerstags von 0700 Uhr MEZ bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang und freitags von 0700 Uhr MEZ bis 1800 Uhr MEZ, außer an gesetzlichen für das gesamte Bundesgebiet geltenden Feiertagen wirksam. Einschränkungen der zeitlichen Wirksamkeit werden durch die Bundesanstalt für Flugsicherung mit NOTAM Class I bekanntgemacht.

1. **ED-D (TRA)—201a**

Begrenzung

55°00'00"N 06°30'00"O — 55°00'00"N 07°43'20"O — 53°30'00"N 06°44'00"O — an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 53°32'00"N 06°39'40"O — 53°55'30"N 06°30'00"O — 55°00'00"N 06°30'00"O, 1000 Fuß über Meeresspiegel bis Flugfläche 245 nördlich der Linie 54°20' nördl. Breite, von 4000 Fuß über Meeresspiegel bis Flugfläche 245 südl. dieser Linie.

2. **ED-D (TRA)—201b**

Begrenzung

55°05'00"N 08°20'00"O — 54°56'00"N 08°13'00"O — 54°44'00"N 08°11'00"O — 54°39'00"N 08°12'00"O — 54°26'30"N 08°20'30"O — 54°16'20"N 07°53'00"O — 54°15'30"N 07°34'00"O — 55°02'00"N 08°07'00"O — 55°05'00"N 08°20'00"O vom Meeresspiegel bis Flugfläche 245.

3. **ED-R (TRA)—201b**

Begrenzung

55°05'00"N 08°20'00"O — in östlicher Richtung an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 54°49'30"N 09°25'40"O — 54°26'30"N 08°20'30"O — 54°39'00"N 08°12'00"O — 54°44'00"N 08°11'00"O — 54°56'00"N 08°13'00"O — 55°05'00"N 08°20'00"O von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

4. **ED-R (TRA)—201c**

Begrenzung

54°48'20"N 09°58'30"O — 54°45'00"N 10°05'00"O — 54°44'00"N 10°05'00"O — 54°41'00"N 10°08'00"O — 54°34'00"N 10°08'00"O — 54°29'30"N 10°17'00"O — 54°30'00"N 10°25'00"O — 54°11'30"N 10°25'00"O — 54°01'40"N 09°02'40"O — 54°08'50"N 08°30'30"O — 54°18'10"N 08°30'30"O — 54°48'20"N 09°58'30"O von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

5. **ED-D (TRA)—201c**

Begrenzung

54°45'00"N 10°05'00"O — an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 54°40'00"N 10°25'00"O — 54°30'00"N 10°25'00"O — 54°29'30"N 10°17'00"O — 54°34'00"N 10°08'00"O — 54°41'00"N 10°08'00"O — 54°44'00"N 10°05'00"O — 54°45'00"N 10°05'00"O von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

6. **ED-R (TRA)—201d**

Begrenzung

54°04'40"N 07°56'00"O — 53°44'00"N 09°02'40"O — 53°37'15"N 09°02'40"O — 53°24'50"N 08°30'00"O — 53°19'00"N 07°11'30"O — an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 53°19'00"N 07°01'30"O — 54°04'40"N 07°56'00"O von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

7. **ED-R (TRA)—202**

Begrenzung

53°06'30"N 07°12'00"O — 53°12'20"N 08°19'10"O — 52°44'15"N 08°34'15"O — 52°23'30"N 08°11'30"O — 52°17'00"N 08°00'00"O — 52°14'15"N 07°04'00"O — an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 52°23'50"N 07°03'40"O — 52°39'25"N 07°03'30"O — an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 53°06'30"N 07°12'00"O von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

8. **ED-R (TRA)—203**

Begrenzung

52°07'30"N 08°21'20"O — 52°08'18"N 09°00'00"O —
51°40'00"N 09°00'00"O — 51°32'00"N 08°54'00"O —
51°32'00"N 08°05'00"O — 51°48'00"N 07°53'30"O —
52°07'30"N 08°21'20"O von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

9. **ED-R (TRA)—204**

Begrenzung

50°22'20"N 06°22'00"O — 50°29'20"N 06°29'00"O —
50°40'20"N 07°31'50"O — 50°27'15"N 07°48'15"O —
50°20'00"N 07°48'30"O — 50°07'10"N 07°35'30"O —
50°07'00"N 06°50'00"O — 50°20'00"N 06°24'10"O —
an der deutsch-belgischen Grenze entlang bis
50°22'20"N 06°22'00"O von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245.

10. **ED-R (TRA)—205**

Begrenzung

49°46'00"N 06°31'00"O — 49°46'00"N 07°22'30"O —
49°43'50"N 08°06'30"O — 49°35'20"N 08°26'30"O —
49°16'50"N 08°38'05"O — 49°03'45"N 08°32'45"O —
49°12'00"N 08°07'10"O — 49°01'45"N 08°00'00"O —
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
49°10'00"N 06°45'40"O — 49°39'15"N 06°26'00"O —
an der deutsch-luxemburgischen Grenze entlang bis
49°46'00"N 06°31'00"O
von Flugfläche 90 bis Flugfläche 245 östlich der Linie
49°45'20"N 07°35'20"O — 49°26'20"N 07°33'30"O —
49°10'00"N 07°21'40"O
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245 westlich dieser Linie.

11. **ED-R (TRA)—206**

Begrenzung

49°12'00"N 08°07'10"O — 49°03'45"N 08°32'45"O —
48°39'00"N 08°30'25"O — 47°44'50"N 08°20'50"O —
47°34'00"N 07°41'00"O — 47°45'00"N 07°33'00"O —
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
49°01'45"N 08°00'00"O — 49°12'00"N 08°07'10"O,
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245.

Ausgenommen ist der Luftraum innerhalb der lateralen und vertikalen Begrenzungen:

48°31'30"N 07°47'40"O — 48°19'30"N 08°27'00"O —
48°09'30"N 08°25'00"O — 48°22'00"N 07°44'30"O
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
48°31'30"N 07°47'40"O
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 170.

12. **ED-R (TRA)—207**

Begrenzung

48°47'00"N 09°58'00"O — 48°46'00"N 10°20'00"O —
48°22'00"N 11°00'00"O — 48°02'00"N 11°00'00"O —
47°50'30"N 10°23'00"O — 47°48'00"N 09°33'00"O —
48°32'00"N 09°33'00"O — 48°47'00"N 09°58'00"O —
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245.

13. **ED-R (TRA)—208**

Begrenzung

48°59'00"N 11°33'42"O — 48°44'00"N 12°25'25"O —
48°19'50"N 12°34'50"O — 48°19'07"N 12°13'20"O —
48°38'20"N 11°45'30"O — 48°59'00"N 11°33'42"O —
von Flugfläche 60 bis Flugfläche 245.

14. **ED-D (TRA)—301a**

Begrenzung

55°00'00"N 06°30'00"O — 55°00'00"N 07°43'20"O —
53°30'00"N 06°44'00"O — an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 53°32'00"N 06°39'40"O —
53°55'30"N 06°30'00"O — 55°00'00"N 06°30'00"O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

15. **ED-D (TRA)—301b**

Begrenzung

55°05'00"N 08°20'00"O — 54°56'00"N 08°13'00"O —
54°44'00"N 08°11'00"O — 54°39'00"N 08°12'00"O —
54°26'30"N 08°20'30"O — 54°16'20"N 07°53'00"O —
54°15'30"N 07°34'00"O — 55°02'00"N 08°07'00"O —
55°05'00"N 08°20'00"O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

16. **ED-R (TRA)—301b**

Begrenzung

55°05'00"N 08°20'00"O — in östlicher Richtung an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 54°49'30"N 09°25'40"O —
54°26'30"N 08°20'30"O — 54°39'00"N 08°12'00"O —
54°44'00"N 08°11'00"O — 54°56'00"N 08°13'00"O —
55°05'00"N 08°20'00"O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

17. **ED-R (TRA)—301c**

Begrenzung

54°48'20"N 09°58'30"O — 54°45'00"N 10°05'00"O —
54°44'00"N 10°05'00"O — 54°41'00"N 10°08'00"O —
54°34'00"N 10°08'00"O — 54°29'30"N 10°17'00"O —
54°30'00"N 10°25'00"O — 54°11'30"N 10°25'00"O —
54°01'40"N 09°02'40"O — 54°08'50"N 08°30'30"O —
54°18'10"N 08°30'30"O — 54°48'20"N 09°58'30"O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

18. **ED-D (TRA)—301c**

Begrenzung

54°45'00"N 10°05'00"O — an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis
54°40'00"N 10°25'00"O — 54°30'00"N 10°25'00"O —
54°29'30"N 10°17'00"O — 54°34'00"N 10°08'00"O —
54°41'00"N 10°08'00"O — 54°44'00"N 10°05'00"O —
54°45'00"N 10°05'00"O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

19. **ED-R (TRA)—301d**

Begrenzung

54°04'40"N 07°56'00"O — 53°44'00"N 09°02'40"O —
53°37'15"N 09°02'40"O — 53°24'50"N 08°30'00"O —
53°19'00"N 07°11'30"O —
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53°19'00"N 07°01'30"O — 54°04'40"N 07°56'00"O —
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

20. **ED-R (TRA)—302**

Begrenzung

53°06'30"N 07°12'00"O — 53°12'20"N 08°19'10"O —
52°44'15"N 08°34'15"O — 52°23'30"N 08°11'30"O —
52°17'00"N 08°00'00"O — 52°14'15"N 07°04'00"O —
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
52°23'50"N 07°03'40"O — 52°39'25"N 07°03'30"O —
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53°06'30"N 07°12'00"O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

21. **ED-R (TRA)—303**

Begrenzung

51°50'00"N 07°56'20"O — 52°07'30"N 08°21'20"O —
52°08'18"N 09°00'00"O — 51°36'00"N 09°00'00"O —
51°20'00"N 08°55'00"O — 51°20'00"N 08°46'00"O —
51°50'00"N 07°56'20"O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

22. **ED-R (TRA)—304**

Begrenzung

50°29'10"N 06°29'00"O — 50°46'00"N 08°03'00"O —
50°35'20"N 08°10'00"O — 50°08'00"N 08°19'20"O —
50°06'50"N 06°35'10"O — 50°18'50"N 06°22'20"O —
an der deutsch-belgischen Grenze entlang bis
50°22'20"N 06°21'40"O — 50°29'10"N 06°29'00"O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

23. **ED-R (TRA)—305a**

Begrenzung

49°49'00"N 06°30'50"O — 49°49'30"N 06°42'10"O — 48°59'30"N 08°23'20"O — 48°58'20"N 08°13'50"O — an der deutsch-französischen und deutsch-luxembourgischen Grenze entlang bis 49°49'00"N 06°30'50"O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

24. **ED-R (TRA)—305b**

Begrenzung

49°50'40"N 07°05'40"O — 49°52'20"N 07°33'00"O — 49°47'50"N 08°29'20"O — 49°10'40"N 08°25'50"O — 49°50'40"N 07°05'40"O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

25. **ED-R (TRA)—306a**

Begrenzung

48°58'20"N 08°13'50"O — 48°59'30"N 08°23'20"O — 48°50'40"N 08°21'20"O — 48°38'40"N 08°22'10"O — 48°36'30"N 07°48'40"O — an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48°58'20"N 08°13'50"O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

26. **ED-R (TRA)—306b**

Begrenzung

48°25'50"N 07°45'20"O — 48°28'40"N 08°22'30"O — 47°46'30"N 08°19'10"O — 47°47'40"N 07°31'50"O — an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48°25'50"N 07°45'20"O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

27. **ED-R (TRA)—307**

Begrenzung

48°47'00"N 09°58'00"O — 48°46'00"N 10°20'00"O — 48°07'30"N 11°20'00"O — 47°50'30"N 10°23'00"O — 48°32'00"N 09°33'00"O — 48°47'00"N 09°58'00"O — von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

28. **ED-R (TRA)—308**

Begrenzung

48°59'00"N 11°33'42"O — 48°44'00"N 12°25'25"O — 48°19'50"N 12°34'50"O — 48°19'07"N 12°13'20"O — 48°38'20"N 11°45'30"O — 48°59'00"N 11°33'42"O — von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

Diese Bekanntmachung tritt am 25. März 1976 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 70/76

Dreiunddreißigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 11. Februar 1976

Bonn, den 11. Februar 1976
L6/60.05.02/6334 Fs/76

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1969 (Bundesanzeiger Nr. 230 vom 11. Dezember 1969; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 283/69 vom 11. Dezember 1969), zuletzt geändert durch die Zweiunddreißigste Änderungsbekanntmachung vom 10. Februar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 35 vom 20. Februar 1976, Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 50/76) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt "II. Kontrollbezirke" wird "Oberer Kontrollbezirk Hannover" mit allen Angaben gestrichen.

2. Abschnitt "III. Nahverkehrsbereiche" wird in Abschnitt "IV. Nahverkehrsbereiche" umbenannt.

3. Als neuer Abschnitt III wird eingefügt:

"III. Obere Kontrollbezirke

Hannover

Seitliche Begrenzung:

55°00'00"N 07°43'20"O — 55°00'00"N 08°00'00"O — 55°04'00"N 08°20'00"O — an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 54°27'00"N 12°00'00"O — 53°59'00"N 10°55'00"O — an der innerdeutschen Grenze zur DDR entlang bis 51°20'00"N 09°56'10"O — 51°20'00"N 08°46'00"O — 51°05'00"N 08°16'00"O — 51°04'00"N 07°58'00"O — 51°00'00"N 07°53'00"O — 50°48'00"N 08°01'40"O — 50°45'20"N 07°59'30"O — 50°35'00"N 07°00'00"O — 50°20'00"N 06°24'30"O — an der deutsch-belgischen und deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 53°30'00"N 06°44'00"O — 55°00'00"N 07°43'20"O.

Obere Begrenzung:

Flugfläche 460 in einem Teil des Kontrollbezirks mit folgender seitlicher Begrenzung:

54°01'00"N 11°00'00"O — 54°15'00"N 10°41'00"O — 54°19'30"N 10°53'00"O — 54°38'50"N 10°53'00"O — an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 54°27'00"N 12°00'00"O — 54°01'00"N 11°00' 00"O.

Flugfläche 350 einschließlich im übrigen Teil des Kontrollbezirks.

Untere Begrenzung: Flugfläche 245

Rhein

Seitliche Begrenzung:

50°20'00"N 06°24'30"O — 50°35'00"N 07°00'00"O — 50°45'20"N 07°59'30"O — 50°48'00"N 08°01'40"O — 51°00'00"N 07°53'00"O — 51°04'00"N 07°58'00"O — 51°05'00"N 08°16'00"O — 51°20'00"N 08°46'00"O — 51°20'00"N 09°56'10"O — an der innerdeutschen Grenze zur DDR, der deutsch-tschechoslowakischen, deutsch-österreichischen und deutsch-schweizerischen Grenze entlang bis 47°39'30"N 09°14'00"O — 47°48'00"N 09°33'00"O — 47°47'00"N 08°52'00"O — 47°53'00"N 08°51'00"O — 47°34'00"N 07°41'00"O — 47°46'00"N 07°32'00"O — an der deutsch-französischen, deutsch-luxemburgischen und deutsch-belgischen Grenze entlang bis 50°20'00"N 06°24'30"O.

Obere Begrenzung: Flugfläche 350 einschließlich

Untere Begrenzung: Flugfläche 245."

Diese Bekanntmachung tritt am 25. März 1976 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 71/76

ICAO-Ortskennung

Frankfurt (Main), den 16. Februar 1976
BFS/Z - I 5 a 2 - Az.: 181 52/7910

Die ICAO-Ortskennung

EDAY - Lindsey (Mil. Met.)

wird mit sofortiger Wirkung zurückgezogen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 72/76

Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst

Frankfurt (Main), den 16. Februar 1976
BFS/Z - I 5 a 2 - Az.: 181 52/7910

Die Abkürzung
GQ — General Air Luftverkehrsgesellschaft m. b. H., Hamburg
wird mit sofortiger Wirkung zurückgezogen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 73/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 19. Februar 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land: Rheinland-Pfalz
Standort: Speyer
Geogr. Koordinaten: 49°18'15"N 08°28'05"O
Art des Hindernisses: Schornstein
Höhe über Grund: 200,00 m
Höhe über NN: 295,15 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 74/76

Aufhebung der Bekanntmachung über die Errichtung eines Luftfahrthindernisses

Frankfurt (Main), den 13. Februar 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233

Die durch NfL I - 202/71 Nr. 3 bekanntgegebene Errichtung eines Luftfahrthindernisses wird hiermit aufgehoben, weil der 132 m über Grund hohe Montagemast mit dem Standort Scharnebeck wieder abgebaut worden ist.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 75/76

Sechzehnte Änderung der Bekanntmachung über Organisation, Arbeitsverfahren und für die Luftfahrt zur Verfügung stehende Dienste des Deutschen Wetterdienstes

Offenbach (Main), den 17. Februar 1976
DWD/ZA — Az.: A 2 (F 2.3.1)

Die Bekanntmachung über Organisation, Arbeitsverfahren und für die Luftfahrt zur Verfügung stehende Dienste des Deutschen Wetterdienstes vom 2. August 1971 (NfL I - 263/71 vom 30. September 1971), zuletzt geändert durch die fünfzehnte Änderungsbekanntmachung vom 27. November 1975 (NfL I - 394/75 vom 18. Dezember 1975), wird wie folgt geändert:

1. Ziff. 3. Gebühren erhält folgende Fassung:

"3. Gebühren

Für Leistungen des Deutschen Wetterdienstes, die für die Luftfahrt gemäß den Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) erbracht werden, werden Gebühren nach Maßgabe der Verordnung über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung in ihrer jeweils geltenden Fassung erhoben. Werden derartige Leistungen an Empfänger außerhalb von Beratungsstellen des Deutschen Wetterdienstes erbracht oder übermittelt, oder werden größere Sonderleistungen gefordert, so sind die dafür anfallenden zusätzlichen Kosten zu erstatten.

Für Auskünfte, Beratungen und Gutachten, die von den in Absatz 1 genannten Richtlinien und Empfehlungen nicht erfaßt werden und die auch nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Flugberatungsdienst stehen, gilt § 2 der Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes vom 24. Novembe 1975 (NfL I - 28/76)."

2. In Anlage 1, Seite 1, werden in Spalte 3 die angegebenen Uhrzeiten wie folgt geändert:

2. 1 Zeile Berlin-Tegel: "2100-0430" in "2000-2330"
2. 2 Zeile Bremen: "2100-0530" in "2100-0500"
2. 3 Zeile Hannover: "2100-0530" in "2100-0500"
2. 4 Zeile Saarbrücken: "1700-0530" in "1700-0500"
2. 5 Zeile Stuttgart: "2130-0500" in "2100-0500"

3. In Anlage 1, Seite 2, wird in der Zeile "Köln-Bonn" in Spalte 5 die Fernsprech-Nr. geändert in "Porz (0 22 03) 40 22 47, 40 22 48"

4. Anlage 1, Seite 3, wird wie folgt geändert:

4. 1 Zeile Berlin-Tegel, Spalte 9: Die Eintragung wird ergänzt durch "1)"

4. 2 Zeile Köln-Bonn: Der Hinweis "1)" in Spalte 4 wird gestrichen.

5. In Anlage 2 werden die Anmerkungen in Spalte 10 wie folgt geändert:

5. 1 Zeile Berlin-Tegel: 1) 2320-1950
5. 2 Zeile Stuttgart: 1) 0520-2050

6. Anlage 8

6. 1 Unter den Sendern "Frankfurt" und "Hannover" werden folgende Änderungen vorgenommen:

6. 1. 1 in Spalte 7:

"Stuttgart **" in "Stuttgart *"

6. 1. 2 in Spalte 9:
"** = TREND von 0450-2050" in
"** = TREND von 2320-1950"

Deutscher Wetterdienst
— Zentralamt —
Im Auftrag
D r. B u s c h n e r

I – 76/76

Sonderregelung für den Luftverkehr am Flughafen Hannover und im Fluginformationsgebiet Bremen FIR anläßlich der Industriemesse Hannover und Luftfahrtschau 1976

Frankfurt (Main), den 24. Februar 1976
BFS/Z — I 3 a 1 — Az.: 32:062

Aufgrund des § 21a Abs. 1 und des § 10 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 15. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S.2679), wird, ergänzend zu der vom Herrn Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr erlassenen "Regelung des Luftverkehrs am Flughafen Hannover und seiner Umgebung während der Hannover-Messe und Luftfahrtschau 1976" (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 27/76), die für die Zeit der Industriemesse und Luftfahrtschau 1976 vom 28. April bis 9. Mai 1976 geltende Sonderregelung bekanntgemacht:

1. Allgemeines

1. 1 Innerhalb der Kontrollzone Hannover finden täglich zwischen 0900 und 1630 Uhr (MGZ) Vorführungsflüge in großer Zahl statt.

Gesonderte Vorführungen strahlgetriebener Hochleistungsluftfahrzeuge sind in der Zeit von 1100 bis 1200 Uhr (MGZ) und 1400 bis 1430 Uhr (MGZ) vorgesehen. Mit Verzögerungen für den übrigen Luftverkehr ist besonders während dieser Zeit zu rechnen.

1. 2 Die Start- und Landebahn 09C/27C ist für Starts und Landungen gesperrt, sie wird als Vorfeld/Abstellfläche benutzt.

1. 3 Herabgesetzte Staffelung kann zwischen einem startenden und einem landenden Leichtluftfahrzeug oder zwei startenden Leichtluftfahrzeugen auf den Start- und Landebahnen 09R/27L und 09L/27R angewendet werden, wobei ein nachfolgendes Leichtluftfahrzeug die Freigabe zum Start oder zum Landen erhalten kann, wenn ein vorher gestartetes Leichtluftfahrzeug einen Punkt erreicht hat, der mindestens 800 m vom Aufsetzpunkt oder Startpunkt des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernt ist.

1. 4 Die an den Start- und Landebahnen zusätzlich durch Dachreiter markierten Aufsetzpunkte sind während des o. a. Zeitraumes an der Start- und Landebahn 09R/27L zurückgezogen.

1. 5 Zuordnung von Frequenzen für die Flugverkehrskontrollstelle Hannover:

118,90 MHz
Hannover Turm/Hannover Tower (Start- und Landebahn 09L/27R)

123,55 MHz
Hannover Turm/Hannover Tower (Start- und Landebahn 09R/27L)

122,70 MHz
Hannover Turm/Hannover Tower (Ausweichfrequenz)

121,95 MHz
Hannover Rollkontrolle/Hannover Ground

121,70 MHz
Hannover Ground
(Erteilung der IFR-Streckenfreigaben)

124,50 MHz
Hannover Turm/Hannover Tower
(Speziell für Vorführungsflüge Start- und Landebahn 09R/27L)

Die Frequenzen 118.90, 123.55, 122.70, 121.95 und 124.50 MHz der Platzkontrolle Hannover sind für den Sprechfunkverkehr in deutscher und englischer Sprache zugelassen.

2. Flüge nach Instrumentenflugregeln

2. 1 Allgemeines

2. 1. 1 Übungs- und Überprüfungsflüge im Nahverkehrsbereich Hannover und in der Kontrollzone Hannover sind nicht gestattet; die Flugverkehrskontrollstelle Hannover kann im Einzelfall Ausnahmen genehmigen, sofern die Verkehrslage dies zuläßt. Für den Flugbetrieb an den Flugplätzen Wunstorf, Bückeburg und Celle gelten die mit den zuständigen Stellen vereinbarten Sonderregelungen.

2. 1. 2 Als niedrigste Reiseflughöhe für Überflüge auf den ATS-Streckenführungen A9 zwischen Elbe VORTAC und Warburg VORTAC, G5 zwischen Werra INT und Hamburg DVOR-TAC und G9/B29 zwischen Osnabrück DVOR und Hehlingen VORTAC wird FL 150 zugewiesen. *

2. 1. 3 Als niedrigste Reiseflughöhe für Flüge zum Flughafen Hannover, deren Abflughafen nördlich von 53 40 N liegt, wird FL 110 zugewiesen. *

2. 1. 4 Für Flüge zwischen den Flughäfen Frankfurt und Hannover und umgekehrt wird als höchste Reiseflughöhe FL 140 zugewiesen. *

* **Anmerkung** zu Nr. 2. 1. 2, 2. 1. 3 und 2. 1. 4:
Außerhalb der Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen können von der Regionalkontrollstelle Bremen, auf Antrag der Luftfahrzeugführer, auch Reiseflughöhen zugewiesen werden, die von den obengenannten niedrigsten bzw. höchsten Reiseflughöhen abweichen.

2. 1. 5 Flüge aus den Fluginformationsgebieten Frankfurt und München zu Flughäfen innerhalb der Kontrollzone Berlin und umgekehrt sollten, um Verzögerungen zu vermeiden, den Luftkorridor Frankfurt - Berlin benutzen.

2. 1. 6 Für Abflüge vom Flughafen Bremen kann mit einer Zuweisung der Abflugstrecken DW7/DW27 nicht gerechnet werden.

2. 1. 7 IFR/VFR-Flüge von und zu Landeplätzen im Fluginformationsgebiet Bremen (einschl. Verkehrsflughafen Braunschweig), südlich 52 50 N, kann Radarunterstützung für den VFR-Teil nicht gewährt werden.

2. 1. 8 Für Flüge, die zu bzw. von Landeplätzen (einschl. Verkehrsflughafen Braunschweig) innerhalb des Fluginformationsgebietes Bremen nach IFR/VFR oder VFR/IFR durchgeführt werden sollen, ist der IFR-Teil an folgenden Meldepunkten abzuschließen bzw. zu beginnen:

vom/zum Norden
Uelzen INT oder Nienburg VOR

vom/zum Süden
Northeim INT (Streckenführung G5)
Warburg VORTAC (Streckenführung A9)

vom/zum Westen
Osnabrück DVOR

Bei VFR/IFR-Flügen, die südlich von 52 50 N starten, ist unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit "BREMEN INFORMATION" auf der Frequenz 123.20 MHz aufzunehmen.

Anmerkung:

Die Luftfahrzeugführer werden im Interesse der Sicherheit darauf hingewiesen, daß Flüge gem. 2. 1. 8 nur durchgeführt werden dürfen, wenn aufgrund von Informationen des DWD abzusehen ist, daß die beabsichtigten Zielflugplätze von den aufgeführten Meldepunkten aus in Sichtwetterbedingungen angeflogen werden können. Im Flugplan wird die Angabe des Flughafens Hannover als Ausweichflugplatz nicht angenommen.

2. 2 **Anflüge zum Flughafen Hannover**

2. 2. 1 Bei der Flugplanaufgabe ist die schriftliche Genehmigung gem. Nr. 4 der Bekanntmachung des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr (NfL I - 27/76) (N 11/76) vorzulegen und die Genehmigungsnummer im Feld 18 des Flugplans anzugeben (PERM. NR. . . . .).

2. 2. 2 Anflüge vom Norden (Hamburg und nördlich davon) werden über Hamburg DVORTAC/Uelzen INT. zum Celle NDB freigegeben. Die Flugpläne sind dementsprechend aufzugeben.

Für das Funkfeuer Celle gilt während des oben angegebenen Zeitraumes für die Flüge folgendes Warteverfahren:

Mißweisender Anflugkurs: 215°

Mindestwartehöhe: 2500 ft MSL

Kurvenführung: links

Bei Funkausfall ist der Anflug über Hannover VOR zur Landebahn 27R/09L durchzuführen.

2. 2. 3 Anflüge vom Süden über die ATS-Streckenführung G5 werden bei Landerichtung 09 von Lichtenau NDB über Warburg VORTAC zur Rodenberg VOR freigegeben.

2. 3 **Abflüge vom Flughafen Hannover**

2. 3. 1 Flugpläne sollten nicht später als eine Stunde vor dem beabsichtigten Start aufgegeben werden, um Startverzögerungen zu vermeiden.

2. 3. 2 Für Flüge, deren beabsichtigte Abflugzeit zwischen 1400 und 2100 (MGZ) liegt, ist die voraussichtliche Startzeit mit dem Flugberatungsdienst abzusprechen. Zur Vermeidung von Verkehrsballungen ist mit Zuweisung einer Abflugzeit zu rechnen. Falls der Luftfahrzeugführer von dieser zugewiesenen Abflugzeit um mehr als 15 Minuten abzuweichen beabsichtigt, hat er vor dem Anlassen der Triebwerke eine neue Abflugzeit mit dem Flugberatungsdienst zu vereinbaren.

2. 3. 3 Für alle Flüge ist eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke einzuholen.

2. 3. 4 Anlaßfreigaben werden normalerweise nicht früher als 20 Minuten vor der voraussichtlichen Startzeit erteilt.

2. 3. 5 Für Abflüge von Luftfahrzeugen deren Zielflughafen nördlich von 53 00 N (ausgenommen Bremen) liegt, ist im Flugplan die Abflugstrecke VV 82/92 anzugeben. Dies schließt jedoch eine Freigabe über VV 2/22 nicht aus.

2. 3. 6 Für den Zeitraum der Gültigkeit dieser Bekanntmachung gelten zusätzlich folgende Abflugstrecken:

Start-/Landebahn 09L/09R

VV 97:

Geradeaus-Steigflug, bei Durchfliegen des Leitstrahls 015 von Leine VORTAC Rechtskurve und Erfliegen des Leitstrahls 030 von Leine VORTAC. Abflug von Leine VORTAC (▲) auf Leitstrahl 184 bis zum Erfliegen des Leitstrahls 219 von Hehlingen VORTAC, Rechtskurve und Weiterflug auf Leitstrahl 219 bis zum Erfliegen des Leitstrahls 004 von Gedern VORTAC (Fritzlar INT), Linkskurve und Weiterflug in Richtung Gedern VORTAC

Mindestreiseflughöhe:

Bis Leine VORTAC 3000 Fuß über NN, von Leine VORTAC bis Fritzlar INT 5000 Fuß über NN.

VV 98:

Geradeaus-Steigflug, bei Durchfliegen des Leitstrahls 005 von Leine VORTAC Linkskurve und Weiterflug auf Steuerkurs 360° bis zum Erfliegen des Leitstrahls 110 von Nienburg VOR, Abflug von Nienburg VOR (▲) auf Leitstrahl 270 bis zum Erfliegen des Leitstrahls 032 von Osnabrück DVOR, Linkskurve und Weiterflug in Richtung Osnabrück DVOR (▲).

Mindestreiseflughöhe:

Bis Nienburg VOR 2000 Fuß über NN, von Nienburg VOR bis Osnabrück DVOR 4000 Fuß über NN.

3. **Flüge nach Sichtflugregeln**

3. 1 Mit Ausnahme der in der Bekanntmachung des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr über die "Regelung des Luftverkehrs am Flughafen Hannover und in seiner Umgebung während der Hannover-Messe und der Luftfahrtschau 1976" (NfL I - 27/76) ausdrücklich zugelassenen Flüge, sind Flüge nach Sichtflugregeln vom und zum Flughafen Hannover in der Zeit vom 28. April bis 6. Mai 1976 einschließlich untersagt.

3. 2 Die in der Zeit vom 7. bis 9. Mai 1976 von der Zentralen Koordinierungsstelle zugelassenen Flüge nach Sichtflugregeln haben die im Luftfahrthandbuch, Band III, unter EDVV 3/4 veröffentlichten Verfahren zu befolgen. Über WHISKEY 1 und ECHO 1 anfliegende Luftfahrzeuge müssen damit rechnen, nur über NOVEMBER 1 zum Einflug in die Kontrollzone freigegeben zu werden. Flugverkehrsfreigaben für Sonderflüge nach Sichtflugregeln für den Einflug in die Kontrollzone Hannover werden, unbeschadet einer vorliegenden Genehmigung gem. Nr. 4 der Bekanntmachung in NfL I - 27/76 nicht erteilt.

3. 3 VFR-Vorführungs- und Verkaufsflüge über Flugfläche 100 bedürfen der Genehmigung durch die Zentrale Koordinierungsstelle. Mit Zeitzuweisung ist zu rechnen. Die Bestimmungen über das Flugbeschränkungsgebiet ED-R9 (NfL I - 361 A/75 i. V. m. 388/75) bleiben unberührt.

4. **Sonstige Flüge**

4. 1 Für Vorführungs- und Verkaufsflüge, Flüge der Taxi- sowie der Polizeihubschrauber hat die FS-Stelle Hannover Sonderverfahren festgelegt.

Soweit in dieser Regelung Zuständigkeiten der Luftfahrtbehörde des Landes angesprochen sind, so ergeht diese im Einvernehmen mit dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr.

Diese Sonderregelung tritt am 28. April 1976, 0630 Uhr (MGZ) in Kraft und am 9. Mai 1976, 2000 Uhr (MGZ) außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 77/76

Aufhebung des Nachtflugverbots auf dem Flughafen Hannover aus Anlaß der Deutschen Luftfahrtschau und Hanover-Messe 1976 in der Zeit vom 27. April bis 10. Mai 1976

Hannover, den 23. Januar 1976
44 — 21.01 —

Für die ordnungsgemäße Abwicklung des Luftverkehrs während der Deutschen Luftfahrtschau und Hannover-Messe 1976 wird das Nachtflugverbot auf dem Flughafen Hannover in der Zeit vom 27. April bis 10. Mai 1976 aufgehoben.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Tietz

I – 78/76

Ausweichflugplätze für den Flughafen Hannover während der Hannover-Messe 1976

Braunschweig, den 21. Januar 1976
302.303 57

Für die Dauer der Hannover-Messe und Deutschen Luftfahrtschau 1976 stehen der allgemeinen Luftfahrt in der Zeit vom 28. April bis 9. Mai 1976 als Ausweichflugplätze für den Flughafen Hannover folgende Flugplätze zur Verfügung:

Celle-Arloh EDVC
Start- und Landebahn:
900 x 40 m Gras, zugelassen bis 3500 kg MPW
Betriebszeiten: täglich 0700-SS
Kraftstoff 100 L, Öl 80, W 100, nur Barzahlung
Zoll- und Paßabfertigung: während der Betriebszeiten
Celle Flugleitung: 122.0 MHz — Tel.: (0 50 86) 404

Hildesheim EDCD
Start- und Landebahn:
766 x 45 m Gras, zugelassen bis 3000 kg MPW
Betriebszeiten: täglich 0630-SS
Kraftstoff 100 L, Öl 80, 100, W 80, W 100, nur Barzahlung
Zoll- und Paßabfertigung: während der Betriebszeiten
Hildesheim Turm/Tower: 122.1 MHz — Tel.: Mil. AIS (0 51 21) 5 50 61
Hildesheim Flugleitung (0 51 21) 5 30 06
An- und Abflugverfahren s. AIP III EDCD 3/4.

Peine-Eddesse EDVP
Start- und Landebahn:
900 x 30 m Asphalt, zugelassen bis 5700 kg MPW
Betriebszeiten: täglich 0700-2100, zu anderen Zeiten PPR, Befeuerung s. AIP III
Kraftstoff: 100 L, Öl 80, 100, E 80, E 100, Carnet und Barzahlung
Zoll- und Paßabfertigung: während der Betriebszeiten
Eddesse Flugleitung: 122.6 MHz — Tel.: (0 51 76) 105

Hodenhagen EDVH
Start- und Landebahn:
750 x 50 m Gras, zugelassen bis 2000 kg MPW
Betriebszeiten: täglich 0700-SS
Kraftstoff: 100 L, Öl 100, E 100, nur Barzahlung
Zoll- und Paßabfertigung: während der Betriebszeiten
Hodenhagen Flugleitung: 123.0 MHz — Tel.: (0 51 64) 766

Der Präsident
des Niedersächsischen
Verwaltungsbezirks Braunschweig
Im Auftrag
Heitmann

I – 79/76

Segelflüge über der Bundesrepublik Deutschland während der Sommermonate 1976

Frankfurt (Main), den 29. Januar 1976
BFS/Z — I1b2 — Az.: 223 2

Wie in den vergangenen Jahren wird auch im kommenden Sommer mit starker Segelflugaktivität über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, vornehmlich bei guten Wetterlagen an Wochenenden und Feiertagen, gerechnet. Erhöhte Aufmerksamkeit aller Luftfahrzeugführer ist deshalb erforderlich.

Segelflugwettbewerbe und andere Luftfahrtveranstaltungen — mit Ausnahme von Segelfluglehrgängen — werden jeweils durch eine Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer und NOTAM Class I, gegebenenfalls nur durch NOTAM Class I, veröffentlicht.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 80/76

Luftübung CLOUDY CHORUS 76 - 1

Frankfurt (Main), den 24. Februar 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Luftübung CLOUDY CHORUS 76-1 findet am 23. März 1976, Ausweichtag ist der 24. März 1976, von 0130 Uhr bis 1530 Uhr MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung CLOUDY CHORUS vom 26. Februar 1976 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 60/76) statt.

Die Übung wird in den Fluginformationsgebieten Bremen, Düsseldorf, Amsterdam und Brüssel sowie in den Oberen Fluginformationsgebieten Hannover und Brüssel durchgeführt.

FL 310 und darüber werden in der Zeit von 0130 Uhr bis 1530 Uhr MGZ, Höhen bis 2500 Fuß über Grund werden von 0730 Uhr bis 1530 Uhr MGZ benutzt.

Das genaue Datum der Übung wird am 22. März 1976 durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 81/76

Fesselballonaufstiege des Deutschen Wetterdienstes am Standort des geplanten Kernkraftwerkes Schwörstadt/Hochrhein

Frankfurt (Main), den 11. Februar 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22363

Der Deutsche Wetterdienst — Wetteramt Frankfurt — führt in der Zeit vom 18. März 1976 bis 18. März 1977 Fesselballonaufstiege in unregelmäßigen Abständen am Standort des geplanten Kernkraftwerks Schwörstadt/Hochrhein bei Position 47 36 N 07 50 E zur Gewinnung kleinaerologischer Daten durch.

Die maximale Auflaßhöhe für die Fesselballone beträgt 1650 Fuß GND.

Die Aufstiege erfolgen in allen Wetterbedingungen bei Tag und Nacht; sie werden in Übereinstimmung mit den Vorschriften des § 16 LuftVO durchgeführt.

Die einzelnen Aufstiege werden jeweils vorher durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Überfliegen des o. g. Bezugspunktes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 82/76

Meisterschaften für Hängegleiter

Frankfurt (Main), den 19. Februar 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Am 27. und 28. März 1976 (Wetterausweichtermin: 24. und 25. April 1976) findet in der Nähe des Ortes Stadtsteinach (50°10'N 11°31'O) ein Wettbewerb für Hängegleiter unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen vorherrschen, statt.

Die Anzahl der Teilnehmer beläuft sich auf etwa 70 Hängegleiter.

Alle Luftfahrzeugführer werden im Interesse einer sicheren und ungestörten Abwicklung des Wettbewerbs gebeten, das betroffene Gebiet zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 83/76

An- und Abflugverfahren sowie Platzverkehr nach den Sichtflugregeln für den Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt

Kiel, den 19. Februar 1976
VII/540

In NfL I - 326/75 erhält der Absatz I Allgemeines folgende Fassung:

"Bei An- und Abflügen sowie bei Flügen am Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt nach den Sichtflugregeln außerhalb der Betriebszeit der Kontrollzone sind die in Absatz 2 und Absatz 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen."

Der Minister
für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag
Senft

I – 84/76

Bekanntmachung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Blomberg-Borkhausen

Münster, den 21. Januar 1976
53.10.11-02/D 2

Der Luftsportgemeinschaft Lippe-Südost e. V. in Blomberg habe ich die Genehmigung zum weiteren Betrieb des

Sonderlandeplatzes Blomberg-Borkhausen

erteilt.

Die Genehmigung gilt bis zum 31. 12. 1980 einschließlich. Sie kann nach Maßgabe der §§ 53, 48 LuftVZO und § 6 Abs. 2 LuftVG widerrufen werden.

Angaben zu dem Sonderlandeplatz nach §§ 52, 42 LuftVZO

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Blomberg-Borkhausen

2. Lage: 1,73 NM SE Blomberg

3. Flugplatzbezugspunkt (FBP):

a) geogr. Koordinaten: 51°55'10"N 09°06'52"O

b) Höhe NN: + 156 m (512 ft)

4. Klassifizierung nach den Richtlinien des Bundes vom 25. 9. 1968: Klasse 3

5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Sonderlandeplatz benutzen dürfen:

a) Motorflugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 1800 kp;

b) Drehflügler bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 2000 kp;

c) Motorsegler;

d) ein- u. doppelsitzige Segelflugzeuge;

e) das Absetzen von Fallschirmabspringern ist gestattet.

Zu a) - d):

Nicht am Sonderlandeplatz stationierte Luftfahrzeuge nur mit vorheriger Genehmigung (PPR) des Platzhalters

6. Startarten:

5. a) - c): selbststartend und Winde (5. c)

5. d): Winden- und Flugzeugschleppstarts

7. Zweck des Sonderlandeplatzes:

Nichtgewerblicher Luftverkehr nach VFR am Tage von SR-SS.

8. Flugplatzbemessungen:

a) Gesamtlänge: 1.150 m

b) Gesamtbreite: 50/105 m

c) Richtung: QFU 66°/246°

9. Für die Sektoren sind gekrümmte A- bzw. Abflüge zulässig.

NfL I - 261/68 wird hiermit aufgehoben.

Der Regierungspräsident
Im Auftrag
Zinser

I – 85/76

Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs außerhalb der Betriebszeit der militärischen Flugplatzkontrollstelle auf dem Heeresflugplatz Niederstetten

Stuttgart, den 17. Februar 1976
Nr. 24 — 8751 Niederstetten/79

Gem. § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des zivilen Flugbetriebs auf dem Heeresflugplatz Niederstetten (Verkehrslandeplatz Niederstetten-Bad Mergentheim) in der Zeit von

Montag bis Freitag nach 1600 Uhr GMT bis Betriebsschluß, an Samstagen und Sonntagen, sowie an gesetzlichen Feiertagen

folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1. 1 Flugbetrieb darf nur am Tage und nach Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden.

1. 2 Die Betriebszeit beschränkt sich auf die im Luftfahrthandbuch (AIP III) veröffentlichte Zeit.

1. 3 Die Sichtanflugkarte im AIP III ist Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

1. 4 Sofern die militärische Flugplatzkontrollstelle Niederstetten besetzt ist, ist deren Weisungen unbedingt Folge zu leisten.

1. 5 Kunstflüge dürfen nur in dem von der Luftaufsicht zugewiesenen Luftraum durchgeführt werden.

2. Motorflug

2. 1 Motorgetriebene Luftfahrzeuge (ausgenommen Schleppzüge) haben die im AIP III (Sichtanflugkarte) dargestellte Südplatzrunde in einer Höhe von 2.200 ft MSL zu fliegen.

2. 2 Motorflugzeuge ohne betriebsklare Wechselsprech-Funkanlage dürfen nur nach vorheriger Erlaubnis (PPR) anfliegen.

2. 3 Bei Anflügen ist in einer Entfernung von 5 NM mit der Luftaufsicht Niederstetten Funkverbindung aufzunehmen.

2. 4 Sämtliche Rollbewegungen bedürfen der Zustimmung der Luftaufsicht.

2. 5 Beim Rollen parallel zur Start- und Landebahn ist von dieser ein Randabstand von 45 m einzuhalten.

2. 6 Bei Segelflugbetrieb darf weder gestartet noch gelandet werden, solange die gelbe Warnblinkleuchte am Segelflugstartplatz oder auf der Winde in Betrieb ist.

2. 7 Beim Abbruch eines Anflugs muß erneut die Platzrunde ausgeflogen werden.

3. Segelflug

3. 1 Segelflugzeuge und Schleppzüge haben die im AIP III (Sichtanflugkarte) dargestellte Nordplatzrunde zu fliegen. Schleppzüge haben eine Höhe von 2.200 ft MSL einzuhalten.

3. 2 Winden- oder Flugzeugschleppstarts dürfen nicht durchgeführt werden, wenn sich andere Luftfahrzeuge im Startvorgang oder Endteil des Landeanfluges befinden.

3. 3 Windenstarts dürfen nicht durchgeführt werden, wenn Rollbewegungen auf der Start- und Landebahn durchgeführt werden und/oder sich Segelflugzeuge oder andere Hindernisse in der Windenstartbahn oder deren Streifen befinden.

3. 4 Windenstarts sind durch eine gelbe Warnblinkleuchte auf der Winde oder am Startplatz so lange anzuzeigen, bis das Schleppseil eingezogen ist.

3. 5 Schleppflugzeuge haben sich nach dem Ausklinken beim Anflug zum Seilabwurf in die südliche Platzrunde einzuordnen. Dies gilt auch bei Landung mit hängendem Seil.

Die Seilabwurfstelle ist vor Beginn des Schleppbetriebs durch die Luftaufsicht festzulegen.

4. Verkehr auf den Betriebsflächen

4. 1 Das Befahren der Betriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

4. 2 Am Flugbetrieb nicht beteiligte Personen dürfen die Betriebsflächen nur mit Erlaubnis der Luftaufsicht betreten. Die Flugplatz-Benutzungsordnung bleibt hiervon unberührt.

5. Flugplatz-Benutzungsordnung

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatz-Benutzungsordnung ist einzuhalten.

6. Strafbestimmungen

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

7. Inkrafttreten

Diese Regelung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den NfL I in Kraft. Gleichzeitig wird die Regelung RP Stgt. Nr. 16-8751 Niederstetten/18, veröffentlicht in den NfL I - 92/71, aufgehoben.

Regierungspräsidium
Stuttgart
Im Auftrag
F e t z e r

I – 86/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Müllheim

Freiburg i. Br., den 10. Februar 1976
Nr. 24/52/5199

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch § 70 Abs. 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Müllheim/Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald folgende Regelung getroffen:

I. **Allgemeines**

1. Flugbetriebsflächen (siehe Anlage 1)

2. Betriebszeit

2. 1 Der Flugbetrieb ist nur nach Sichtflugregeln am Tage (VFR) gestattet; außerdem nur an Sonntagen und gesetzl. französischen Feiertagen. Ausnahmen von Satz 2 sind mit der örtlichen französischen Dienststelle abzusprechen.

2. 2 Das Segelfluggelände Müllheim liegt teilweise in der Kontrollzone Bremgarten.

Für die Durchführung des Flugbetriebs ist eine FS-Betriebsvereinbarung zwischen dem Halter des Segelfluggeländes und dem Fliegerhorst Bremgarten maßgebend.

Der Halter des Segelfluggeländes hat dafür zu sorgen, daß alle am Flugbetrieb Beteiligten über diese FS-Betriebsvereinbarung hinreichend unterrichtet sind und daß diese Vereinbarung eingehalten wird.

Platzfremde Flugzeugführer haben sich vor dem Anflug über die FS-Betriebsvereinbarung zu informieren.

2. 3 Das Segelfluggelände Müllheim darf nicht unter 1 500 ft GND/2 500 ft MSL überflogen werden.

Ausnahmen kann die Flugleitung zulassen, sofern keine Gefährdung durch den Windenschlepp eintreten kann.

II. **Segelflugbetrieb**

1. Allgemeines

1. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweiligen gültigen Fassung durchzuführen.

1. 2 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen die westliche verkürzte Platzrunde.

Der westlich der Start- und Landebahn gelegene Munitions-Lagerbereich der franz. Streitkräfte ist von jeglichem Flugbetrieb freizuhalten.

2. Besondere Regelung für den Windenschleppbetrieb

2. 1 Sofern der Windenstartbetrieb nicht vom Flugleiter unmittelbar geleitet wird, muß der vom Flugleiter bestimmte Startleiter in ständiger Verbindung mit ihm stehen und sich an seine Weisungen halten.

2. 2 Zwischen der Startwinde und der Startstelle muß während des Segelflugbetriebs eine ständige Sprechfunkverbindung bestehen.

Ohne Sprechfunkverbindung darf nicht gestartet werden.

2. 3 Der Startvorgang ist von dem Startwindenfahrer von Beginn an und so lange durch eine auf der Winde installierte gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil ganz eingezogen ist.

2. 4 Bei Ausfall der Warnblinkleuchte darf Windenschleppbetrieb nicht durchgeführt werden, wenn Motorflugbetrieb stattfindet.

2. 5. 1 Windenstart kann nur erfolgen, wenn
kein Luftfahrzeug das Segelfluggelände überfliegt oder es zu überfliegen beabsichtigt,

2. 5. 2 kein Luftfahrzeug startet oder landet, sich im Endanflug auf die Start- und Landebahn befindet oder rollt,

2. 5. 3 keine Gefährdung von Personen oder Luftfahrzeugen durch das Herabfallen des Seiles erfolgen kann.

3. Besondere Regelung für den Flugzeugschleppbetrieb

3. 1 Wenn die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist (Ziff. 2. 3) oder sich ein Luftfahrzeug im Endteil des Landeanfluges befindet, dürfen Flugzeugschleppstarts nicht durchgeführt werden.

3. 2 Flugzeugschleppzüge und Flugzeuge für F-Schlepp fliegen die östliche Platzrunde in einer Höhe von 1 900 ft MSL unter Beachtung des in der Anlage eingezeichneten Flugweges.

Für Flugzeuge für F-Schlepp nach erfolgtem Seilabwurf kann die Flugleitung Ausnahmen von den vorgeschriebenen Platzrundenregeln zulassen.

3. 3 Bei Flugzeugschleppstart in Richtung 16 darf die Landstraße 125 nicht unter 300 ft überflogen werden.

Segelflugzeuge haben die Landstraße bei der Landung in einer solchen Höhe zu überfliegen, daß eine Gefährdung nicht eintreten kann.

3. 4 Das Schleppseil darf nur an der von der Flugleitung näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden.

3. 5 Auf der Start- und Landebahn aufgestellte Schleppzüge dürfen von landenden Luftfahrzeugen nicht überflogen werden.

III. **Motorflugbetrieb**

1. Motorgetriebene Luftfahrzeuge fliegen die östliche Platzrunde in einer Höhe von 1 900 ft MSL unter Beachtung des in der Anlage eingezeichneten Flugweges.

2. Motorgetriebene Luftfahrzeuge benützen zum Rollen die Start- und Landebahn.

3. Auf der Start- und Landebahn dürfen Luftfahrzeuge nicht zur selben Zeit starten und/oder landen; insbesondere dürfen motorbetriebene Luftfahrzeuge nicht landen und starten, solange auf der Startwinde die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist oder sich auf dem Sicherheitsstreifen oder der Start- und Landebahn Luftfahrzeuge, Seilrückholwagen oder andere Hindernisse befinden.

IV. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

Auf dem Rollfeld dürfen am Flugbetrieb nicht beteiligte Personen und Fahrzeuge, abgesehen von den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen nur mit Zustimmung der Flugleitung verkehren.

Den zur Sicherung des Flugplatzverkehrs erlassenen Verfügungen der Flugleitung ist Folge zu leisten.

V. **Hinweise**

Die genannten Flugverfahren sind in der Anlage in Kartenform dargestellt.

VI. **Ordnungswidrigkeiten und Straftaten**

Verstöße gegen die vorstehenden Regelungen können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

VII. **Schlußbestimmungen**

Diese Regelung tritt 2 Wochen nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierungspräsidium Freiburg
Im Auftrag
Dr. Nassall

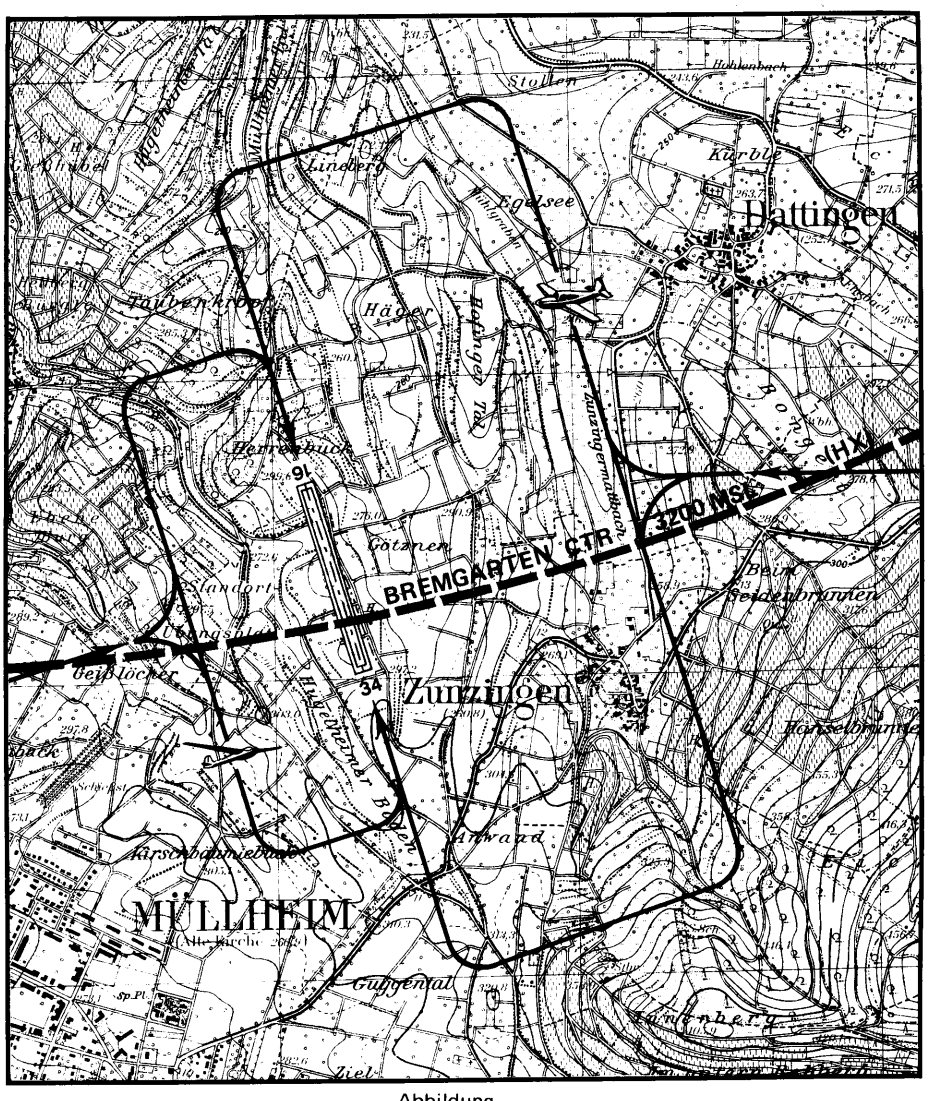


Abbildung 1
Diagram

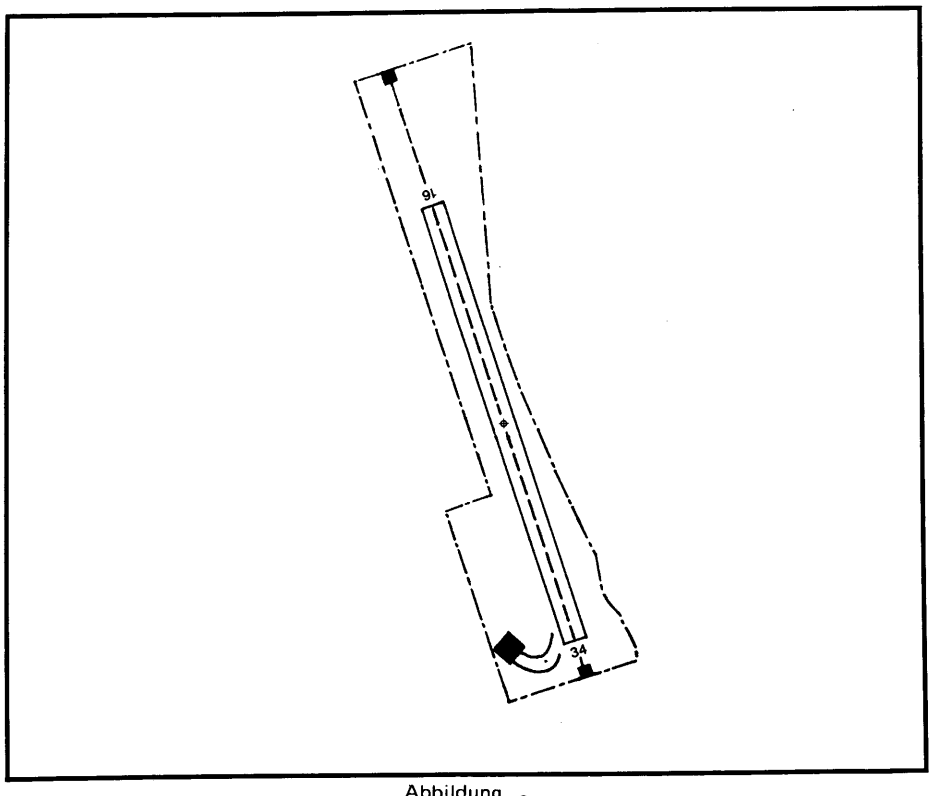


Abbildung 2
Diagram

NfL I - 87-102/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 25. März 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 87/76	65. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen) ..	88
I — 88/76	18. VO zur Änderung der 35. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Strekkenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken)	88
I — 89/76	21. VO zur Änderung der 3. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Strekkenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum)	89
I — 90/76	28. VO zur Änderung der 8. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren) ..	90
I — 91/76	Verkehrsflußsteuerungsmaßnahmen	90
I — 92/76	Standardisierung von Flugstreckenangaben im Flugplan (Ergänzende Bekanntmachung zu § 3 Abs. 1 Nr. 6 Buchst. c der 29. DVO zur LuftVO)	95
I — 93/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	96
I — 94/76	Aufhebung der Bekanntmachung über die Errichtung eines Luftfahrthindernisses	96
I — 95/76	Luftübung CLOUDY CHORUS 76-2	96
I — 96/76	Militärische Tiefflugübung	96
I — 97/76	Motorsportveranstaltung auf dem Sonderlandeplatz Fürstenzell	97
I — 98/76	Freiburger Segelflugwoche 1976	97
I — 99/76	Vorübergehende Sperrung des Verkehrslandeplatzes Baden-Baden/Oos	97
I — 100/76	Neufassung und Erweiterung der Genehmigung als Hubschrauber-Sonderlandeplatz Mack-Illertissen	97
I — 101/76	Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes St. Peter-Ording	97
I — 102/76	Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Verden-Scharnhorst	98

Inhaltsangabe der NfL II - 24/76 vom 25. März 1976

II — 24/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge Neuzulassungen und Veränderungen (1. bis 31. Januar 1976)

Inhaltsverzeichnis der NfL II - 25/76 vom 25. März 1976

II — 25/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 26-28/76 vom 25. März 1976

II — 26/76 Ergänzung der LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen (NfL II - 15/76)

II — 27/76 2. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II — 28/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 7

I – 87/76

Fünfundsechzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) vom 15. März 1976

Frankfurt (Main), den 15. März 1976
BFS/Z I 5/I 4 — Az.: 112:062 52

Auf Grund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 zuletzt geändert durch die Vierundsechzigste Änderungsverordnung vom 1. Februar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 26 vom 7. Februar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 36/76) wird wie folgt geändert:

In § 1 werden

1. unter "Flugverkehrskontrollstelle Frankfurt, Anflugkontrolldienst" die Frequenz "119,15 (RER)" gestrichen;

2. unter "Flugverkehrskontrollstelle Frankfurt, Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245"

a) zwischen der Frequenz "**121,5** (NOT)" und der Frequenz "123,20 (DFIS/FIS)" die Frequenz "119,15 (ACC)" eingesetzt;

b) der bei der Frequenz "127,35" in Klammern angefügte Verwendungszweck "FIS" durch "ACC" ersetzt.

3. unter "Flugverkehrskontrollstelle München, Anflugkontrolldienst" nach der Frequenz "250,60 (MIL)" die Frequenzen "393,90 (MIL)" und "395,00 (MIL)" angefügt;

4. unter "Flugverkehrskontrollstelle München, Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245"

a) zwischen der Frequenz "**126,95** (FIS/DFIS)" und der Frequenz "129,35 (ACC)" die Frequenz "129,10 (ACC)" eingefügt;

b) zwischen der Frequenz "353,80 (MIL)" und der Frequenz "383,90 (MIL)" die Frequenzen "370,00 (MIL)" und "374,30 (MIL)" eingefügt;

5. unter "Flugverkehrskontrollstelle München, Bezirkskontrolldienst oberhalb Flugfläche 245"

a) zwischen der Frequenz "129,45 (ACC)" und der Frequenz "132,55 (ACC)" die Frequenz "132,05 (ACC)" eingefügt;

b) die Frequenz "259,70 (MIL)" gestrichen;

c) zwischen der Frequenz "240,50 (MIL)" und der Frequenz "353,80 (MIL)" die Frequenzen "278,60 (MIL)" und "279,80 (MIL)" eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 88/76

Achtzehnte Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken) vom 15. März 1976

Frankfurt (Main), den 15. März 1976
BFS/Z — I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 4 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Fünfunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken) vom 14. April 1971 (Bundesanzeiger Nr. 80 vom 29. April 1971; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 81/71) zuletzt geändert durch die Siebzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 13. November 1975 (Bundesanzeiger Nr. 225 vom 4. Dezember 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 368/75), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Streckenführungen

1. nach der Streckenführung "UA9" als neue Streckenführung eingefügt:

1	2	3	4	5	6
UA9E [1] △ Kurskreuzung Segeberg [234° Michaelsdorf DVOR/ 012° (18 DME) Hamburg DVORTAC] 53 59 15 N 10 17 50 O					[1]) Die Streckführung UA9E ist zwischen Kurskreuzung Segeberg und Hamburg DVORTAC in südlicher Richtung, zwischen Kurskreuzung Rodenberg und Hamburg DVORTAC in nördlicher Richtung zu benutzen.
▲ Hamburg DVORTAC 53 41 14 N 10 12 23 O	192 / 012	18		ungerade ↓	
△ Kurskreuzung Rodenberg [203° (94 DME) Hamburg DVORTAC/011° (44 DME) Warburg VORTAC/271° Leine VORTAC] 52 14 10 N 09 16 55 O	203 / 023	94	FL 450 / FL 250	↑ gerade	

2. bei den Streckenführungen "UW27", "UW29", und "UW36" jeweils in Spalte 6 die Zeitangabe "von Freitag 1900 Uhr MEZ bis Montag 0700 Uhr MEZ" durch die Angabe "von Freitag 1800 Uhr MEZ bis Montag 0800 Uhr MEZ" ersetzt;

3. nach der Streckenführung "UW36" als neue Streckenführungen eingefügt:

1	2	3	4	5	6
UW41 [1]) Spijkerboor VORTAC 52 32 30 N 04 51 18 O Position querab Eelde VOR 53 22 20 N 06 21 00 O UIR-Grenze 53 32 00 N 06 39 00 O △ Kurskreuzung Juist [232° (40 DME) Helgoland VORTAC/025° Eelde VOR] 53 44 30 N 07 03 00 O ▲ Helgoland VORTAC 54 11 13 N 07 54 36 O UIR-Grenze 54 51 30 N 09 12 00 O Odin VOR/DME 55 34 50 N 10 39 20 O	052 / 232 051 / 231	74 14 19 40 61 66	FL 450 FL 250	ungerade ↓ gerade ↑	[1]) Die Streckenführung UW41 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1800 Uhr MEZ bis Montag 0800 Uhr MEZ für Flüge in östlicher Richtung zu benutzen.
UW42 [1]) Alsie VOR 54 54 22 N 09 59 41 O UIR-Grenze 54 50 15 N 09 51 30 O UIR-Grenze 53 19 40 N 06 57 30 O Eelde VOR 53 09 54 N 06 40 02 O	052 / 232	6 137 14	FL 450 FL 250	gerade ↓ ↑ ungerade	[1]) Die Streckenführung UW42 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1800 Uhr MEZ bis Montag 0800 Uhr MEZ für Flüge in westlicher Richtung zu benutzen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 22. April 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 89/76

Einundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Dritten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum) vom 17. März 1976

Frankfurt (Main), den 17. März 1976
BFS/Z — I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) wird verordnet:

Artikel 1

Die Dritte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 1/70), zuletzt geändert durch die Zwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 11. November 1975 (Bundesanzeiger Nr. 225 vom 4. Dezember 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 367/75), wird wie folgt geändert:

In § 1 werden in der Tabelle der Streckenführungen

1. die Angaben zur Streckenführung "Rot Elf" vor dem Meldepunkt "Kurskreuzung Rottweil" wie folgt ergänzt:

1	2	3	4	5	6
Streckenführung Rot Elf Strasbourg VORTAC 48 30 20 N 07 34 21 O FIR-Grenze 48 26 45 N 07 45 50 O ▲ Kurskreuzung Rottweil [118° (42 DME) Strasbourg VORTAC/233° (38 DME) Tango VORTAC] 48 13 00 N 08 31 50 O	118 / 298	9 33	FL 160 / FL 90	ungerade ↓ gerade ↑	

2. nach der Streckenführung "Weiß Dreiundzwanzig" als neue Streckenführungen eingefügt:

1	2	3	4	5	6
Streckenführung [1]) Weiß Einundvierzig Spijkerboor VORTAC 52 32 30 N 04 51 18 O Position querab Eelde VOR 53 22 20 N 06 21 00 O FIR-Grenze 53 32 00 N 06 39 00 O △ Kurskreuzung Juist [232° (40 DME) Helgoland VORTAC/025° Eelde VOR] 53 44 30 N 07 03 00 O ▲ Helgoland VORTAC 54 11 13 N 07 54 36 O FIR-Grenze 54 51 30 N 09 12 00 O Odin VOR 55 34 50 N 10 39 20 O	052 / 232 051 / 231	74 14 19 40 61 66	FL 240 FL 200	ungerade ↓ gerade ↑	[1]) Die Streckenführung W41 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1800 Uhr MEZ bis Montag 0800 Uhr MEZ für Flüge in östlicher Richtung zu benutzen.
Streckenführung [1]) Weiß Zweiundvierzig Alsie VOR 54 54 22 N 09 59 41 O FIR-Grenze 54 50 15 N 09 51 30 O FIR-Grenze 53 19 40 N 06 57 30 O Eelde VOR 53 09 54 N 06 40 02 O	052 / 232	6 137 14	FL 240 FL 200	gerade ↓ ↑ ungerade	[1]) Die Streckenführung W42 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1800 Uhr MEZ bis Montag 0800 Uhr MEZ für Flüge in westlicher Richtung zu benutzen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 22. April 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 90/76

Achtundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Achten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 3. März 1976

Frankfurt (Main), den 3. März 1976
BFS/Z — I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgsetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 7/70), zuletzt geändert durch die Siebenundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 2. Februar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 35 vom 20. Februar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 53/76), wird wie folgt geändert:

in § 1 wird nach "Stuttgart LO" als neues Warteverfahren eingefügt:

1	2	3	4	5
Sylt L	328	1300	links	

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 91/76

Verkehrsflußsteuerungsmaßnahmen

Frankfurt (Main), den 25. März 1976
BFS/Z — I 3 c 1 — Az.: 0621

Zur Aufrechterhaltung eines geordneten Flugverkehrsablaufs innerhalb der Fluginformationsgebiete Bremen, Düsseldorf, Frankfurt und München und des Oberen Fluginformationsgebietes Rhein treten am 4. Mai 1976, 0000 Uhr MGZ, die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses in Kraft. Da diese Maßnahmen dazu bestimmt sind, die Verkehrsabwicklung in Zeiten starken Verkehrsaufkommens zu erleichtern, ist das Flugverkehrskontrollpersonal gehalten, immer dann, wenn die Verkehrslage es erlaubt, die Anwendung dieser Maßnahmen teilweise oder insgesamt auszusetzen und die im Rahmen des Flugsicherungssystems gegebene Freizügigkeit zu gewähren.

Begriffsbestimmungen:

Folgende Begriffe im Text und in den Anlagen dieser NfL haben folgende Bedeutung:

Sommer:
Zeitraum 4. Mai bis 12. Oktober 1976

Wochenende:
Zeitraum von Freitag 1700 Uhr MGZ bis Montag 0700 Uhr MGZ

1. Streckenführung

1. 1 Zur Vermeidung größerer Verzögerungen während des Sommers sollen Flüge, die zwischen London UIR und Italy UIR durchgeführt werden, eine Streckenführung durch Rhein UIR meiden.

1. 2 Zur Vermeidung von Ballungen und Verzögerungen soll Verkehr gemäß der in Anlage A angegebenen Strecken geführt werden.

1. 3 Zur Entlastung des Flugverkehrs-(beratungs-)streckennetzes wird die Benutzung der in Anlage B angegebenen "Zusätzlichen Flugverkehrs-(beratungs-)strecken" empfohlen, wenn immer sie verfügbar sind.

2. Flugflächenbenutzung

2. 1 Im Interesse der Sicherheit sowie zur Steigerung der Kapazität des Flugverkehrskontrollsystems ist es erforderlich, die Anzahl vertikaler Bewegungen des Luftverkehrs einzuschränken, um dadurch das Ausmaß an Staffelungs- und Koordinationsaufgaben zu reduzieren. Es wird daher dringend empfohlen, für Kurzstreckenflüge bis zu 300 NM keine Flugfläche oberhalb FL 245 in Anspruch zu nehmen.

2. 2 Flüge von Strahlflugzeugen, die von FIRs ausgehen, die nicht an Frankfurt FIR angrenzen, und die innerhalb von Rhein UIR fortgesetzt werden sollen, können normalerweise nicht für einen Einflug in das Fluginformationsgebiet Frankfurt freigegeben werden.

2. 3 Zur Steigerung der Kontrollkapazität durch die Reduzierung von Konfliktmöglichkeiten an kritischen Kreuzungspunkten von Flugverkehrs-(beratungs-)strecken ist es erforderlich, daß

a) Flüge durch die FIRs in einer Flugfläche zwischen FL 200 und FL 240 (beide Flugflächen eingeschlossen) und

b) Flüge durch Rhein UIR in einer Flugfläche zwischen FL 250 und FL 350 (beide Flugflächen eingeschlossen)

gemäß Anlage C zu planen und durchzuführen sind.

3. Flugplankoordination

Um Verzögerungen für Ab- und Anflüge von und zu den internationalen Verkehrsflughäfen und von Durchflügen durch den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland nach Möglichkeit zu vermeiden, wird auf die gemäß Luftfahrthandbuch Band I FAL-1-6 (Anmeldung von Flügen des gewerblichen Luftverkehrs beim Flugplankoordinator) erforderliche Anmeldung zum Zwecke der Koordination hingewiesen und dringend um die Einhaltung der koordinierten Zeiten gebeten.

NfL I - 86/75 vom 27. März 1975 wird mit Wirkung vom 4. Mai 1976 aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
P h i l i p p

Anlage A

Streckenführungen

1. Grundsätzliches

Die Tabellen dieser Anlage enthalten Streckenführungen, die den Flugverkehrsdiensten eine möglichst flüssige Abwicklung des Luftverkehrs ermöglichen sollen.

2. Zuordnung von Ursprungs- oder Zielgebieten

2. 1 Südostengland:

Luton, Birmingham, Stansted, East Midlands, Southend, Manchester*, Leeds*, Liverpool*

2. 2 Nordengland:

Nördlich von Manchester TMA, Glasgow, Manchester**, Leeds**, Liverpool** (außer, wenn von London ACC **militärische** Aktivitäten angekündigt sind)

* außer an Wochenenden

** nur an Wochenenden

2. 3 Skandinavien:

Dänemark (außer den Flughäfen in Jütland), Schweden, Finnland

2. 4 Norddeutschland:

Hamburg, Bremen, Hannover, Berlin

Verkehr in Nord-Süd-Richtung

Ursprung	Bestimmung	Streckenführung	
		Woche	Wochenende
Südostengland Belgien	Österreich Ungarn Rumänien Bulgarien (über Ungarn)	UG1	desgl.
	Jugoslawien Griechenland Bulgarien (über Jugoslawien)	UG1-NTM { UG1-FFM-UB1 UB6-TGO-LUB6-KPT-UG4-CSE-UB1	desgl. UG1-NTM-UB6-MUN-UB1
Nordengland Niederlande	Österreich Ungarn Rumänien Bulgarien (über Ungarn)	UB1-FFM-UG1	desgl.
	Jugoslawien Griechenland Bulgarien (über Jugoslawien)	UB1	desgl.

Verkehr in Nord-Süd-Richtung

Ursprung	Bestimmung	Streckenführung	
		Woche	Wochenende
Skandinavien	Österreich Ungarn Rumänien Bulgarien (über Ungarn)	UA9-Segeberg Int-UA9E-HAM-UG5-FUL-UR9-ERL-UG1	desgl.
Norddeutschland Skandinavien	Palma Ibiza	UA9-TRA-UG5-SPR-PAS-UB16-MTL-UA6	desgl.
	Gerona	UA9-TRA-UG5-MEN-UA27	desgl.
	Barcelona	UA9-TRA-UG5-SPR-PAS-UB16-MTL-UA6-UW18-BGR-G7	desgl.
	Menorca	UA9-TRA-UG5-SPR-PAS-UB16-MTL-UA6-INDIA-A6E	desgl.
Skandinavien	Italien außer Mailand, Turin und Genua	UA9-MIC-Segeberg Int-UA9E-HAM-UG5-FUL-UG5E-DKB-UB1-MUN-UA12	desgl.
	Jugoslawien Griechenland Bulgarien (über Jugoslawien)	UA9-MIC-Segeberg Int-UA9E-HAM-UG5-FUL-UG5E-DKB-UB1	desgl.
Norddeutschland	Italien außer Mailand, Turin und Genua	UG5-FUL-UG5E-DKB-UB1-MUN-UA12	desgl.

Verkehr in Süd-Nord-Richtung

Barcelona Valencia Alicante Menorca Palma Ibiza	Skandinavien	UB46-SPR-UG5-TRA-UA9-ROD-UA9E-HAM-UG5	desgl.
	Deutschland außer EDDL/EDDK	UB46-SPR-UG5	desgl.
	EDDL EDDK	UB46-SPR-UA24-DIK-UR7-UR15	UB46-SPR-UA24E-DIK-UR7-UR15
Gerona	Skandinavien	G7-MTG-TRS-UB46-SPR-UG5-TRA-UA9-ROD-UA9E-HAM-UG5	desgl.
	Deutschland außer EDDL/EDDK	G7-MTG-TRS-UB46-SPR-UG5	desgl.
	EDDL EDDK	G7-MTG-TRS-UB46-SPR-UA24-DIK-UR7-LNO-UR15	G7-MTG-TRS-UB46-SPR-UA24E-DIK-UR7-LNO-UR15
Algerien Tunesien	Skandinavien	SPR-UG5-TRA-UA9-ROD-UA9E-HAM-UG5	desgl.
	Deutschland außer EDDL/EDDK	SPR-UG5	desgl.
	EDDL EDDK	SPR-UA24-DIK-UR7-LNO-UR15	SPR-UA24E-DIK-UR7-LNO-UR15

Verkehr in Süd-Nord-Richtung

Ursprung	Bestimmung	Streckenführung	
		Woche	Wochenende
Kanarische Inseln Marokko	Deutschland außer Norddeutschland und EDDL/EDDK	CJN-UG5B-TBO-UA23-GAI-UG5	desgl.
Italien außer Mailand, Turin und Genua	Skandinavien Norddeutschland außer Bremen	UA12-MUN-UR9-FUL-UG5	desgl.
	Bremen	UA12-MUN-UR9-WRB	desgl.
Österreich Ungarn Rumänien Bulgarien (über Ungarn)	Südostengland Belgien	UG1-LNZ-UG1S-FFM-UG1	desgl.
	Nordengland Niederlande	UG1-LNZ-UG1-UB5	desgl.
	Skandinavien und Berlin	UG1-RDG-UB5-FUL-UG5	desgl.
	Norddeutschland außer Berlin	UG1-RDG-UB5-FUL-UR9-WRB	desgl.
Jugoslawien Griechenland Bulgarien (über Jugoslawien)	Südostengland Belgien	STB-UG1S-FFM-UG1	desgl.
	Nordengland Niederlande	STB-RDG-UB5	desgl.
	Skandinavien und Berlin	STB-RDG-UB5-FUL-UG5	desgl.
	Norddeutschland außer Berlin	STB-RDG-UB5-FUL-UR9-WRB	desgl.

Anlage B

Zusätzliche Flugverkehrs-(beratungs-)strecken

Nr.	Kennung	Streckenpunkte	Kategorie	Bemerkungen
1	UB6W	Diekirch—Landau	T*	Nur an Wochenenden — Nur in östlicher Richtung
2	UW27	Luxemburg—Frankfurt	T*	Nur an Wochenenden. Ausgenommen hiervon sind Flüge nach Frankfurt oder Stuttgart.
3	UW29	Frankfurt—Batty	T*	Nur an Wochenenden — Nur in westlicher Richtung
4	UW36	Sprimont—Frankfurt	T*	Nur an Wochenenden — Nur in östlicher Richtung. Ausgenommen hiervon sind Flüge nach Frankfurt oder Stuttgart.

Nr.	Kennung	Streckenpunkte	Kategorie	Bemerkungen
5	UA24E	Saint Prex—Gros Tenquin—Diekirch	T*	Nur an Wochenenden — Nur in nördlicher Richtung Verfügbare Flugflächen auf der angegebenen Strecke: FL 200 und darüber
6	W41/UW41	Spijkerboor—Helgoland—Odin—Peter	T*	Nur an Wochenenden — Nur in östlicher Richtung
7	W42/UW42	Alsie—Eelde	T*	Nur an Wochenenden — Nur in westlicher Richtung

Anmerkung:

* Streckenführung kann nur zu festgelegten Zeiten (Wochenenden) benutzt werden.

Anlage C

Flugflächenzuteilungssystem

Richtung	Strecke	Flugflächen			Bemerkungen
		verfügbar	nicht verfügbar	reduzierte Staffelung	
zwischen Belgien und Deutschland					
Deutschland	G1/UG1	210, 250*, 270, 330	230, 240, 290	270**, 330	* verfügbar für Abflüge aus Brüssel mit geplanten Reiseflughöhen über FL 250 oder für Flüge mit Bestimmungsflughafen innerhalb von Frankfurt TMA ** Voraussetzung: Ein Flug oder beide Flüge landen innerhalb von Frankfurt FIR.
	R10/UR10	210*, 250*, 270, 330	230, 290**	—	* Nur für Flüge mit Bestimmungsflughafen Frankfurt ** verfügbar für mil. GAT-Flüge, die über Luxemburg nach Deutschland einfliegen
Belgien	UG1N	280, 310, 350	240, 260	280*, 310, 350	* Voraussetzung: Ein Flug oder beide Flüge landen innerhalb von Brüssel TMA.
	UG1S	200*, 220**, 240	—	240***	* Für Flüge mit Bestimmungsflughafen innerhalb von Brüssel TMA ** Nur nach vorheriger Genehmigung *** Reduzierte Staffelung kann nur zu festgesetzten Tageszeiten u. nach vorheriger Koordination angewendet werden.
	UR10	200, 240, 280	220, 260, 310, 350	—	
zwischen Hannover UIR und Rhein UIR					
Rhein UIR	UA9	250, 330	270, 290	330	—
	UB1	250, 290	270, 330	290	—
	UG5	270, 290	250, 330	—	—
Hannover UIR	UB5	alle	—	alle	—
	UG5	alle	—	alle	—
	UR9/UA9	alle	—	alle	—

Richtung	Strecke	Flugflächen			Bemerkungen
		verfügbar	nicht verfügbar	reduzierte Staffelung	
zwischen Österreich und Deutschland					
Deutschland	UG1	260*, 310, 350	280	—	* nur für Flüge nach Düsseldorf u. Köln
	G1S/UG1S	220, 260*, 310	280, 350	—	* nur für Flüge mit Bestimmungsflughafen innerhalb von Frankfurt TMA
	UG4	260, 310	280, 350	310	—
	UB5	260*, 280, 350	310	—	* nur für Flüge mit Bestimmungsflughafen innerhalb von Frankfurt TMA
	UB6	260, 310	280, 350	—	—
	UA12	alle	—	—	—
Österreich	kein Flugflächenzuteilungssystem festgelegt				
zwischen Schweiz und Deutschland					
Schweiz	UA9	alle	—	250*, 270*, 290*	* Voraussetzung: Ein Flug oder beide Flüge landen in den FIRs Zürich, Genf oder Mailand
	UG5	alle mit Ausnahme 270	270*	250**, 270**, 290	* Betrifft Flüge, die Genf FIR überfliegen ** Voraussetzung: Ein Flug oder beide Flüge landen in den FIRs Genf oder Lyon.
Deutschland	UA9 (für Überflüge von Rhein UIR)	280, 310	260, 350	310	Dieses System ist nur auf Überflüge anzuwenden.
	UG5	240*, 260, 310	280, 350	**	Dieses System ist nur auf Überflüge anzuwenden. * nur für Flüge mit Bestimmungsflughafen innerhalb von Frankfurt TMA ** Für Flüge mit Bestimmungsflughafen innerhalb von Frankfurt TMA kann für alle Flugflächen reduzierte Staffelung angewendet werden.
	UG31	240*, 260, 310	280, 350	**	

I – 92/76

Standardisierung von Flugstreckenangaben im Flugplan (Ergänzende Bekanntmachung zu § 3 Abs. 1 Nr. 6 Buchst. c der 29. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung)

Frankfurt (Main), den 5. Februar 1976
BFS/Z — I 3 — Az.: 062 4:453

Der Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung bei der Bearbeitung von Flugplänen in den Flugsicherungsbetriebsdiensten erfordert eine Standardisierung der Flugstreckenangaben im Flugplan.

Es ist deshalb notwendig, die Angaben im Feld 15 des Flugplans, soweit die Flugstrecke (§ 3 Abs. 1 Nr. 6 Buchst. c der 29. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung — siehe auch RAC-1-2-3 des Luftfahrthandbuchs Deutschland Band I —) betroffen ist, entsprechend den im Luftfahrthandbuch Deutschland Band I unter RAC-2-6 veröffentlichten Standardstreckenführungen vorzunehmen.

Die darin enthaltenen Standardstrecken schließen sowohl die von der Bundesanstalt für Flugsicherung festgelegten Flugverfahren (An- und Abflugverfahren) und Streckenführungen als auch die von den Luftfahrzeugführern vorwiegend gewünschten Flugstrecken mit ein.

Ergänzend wird noch auf folgendes hingewiesen:

1. Die Angabe einer anderen als der im Luftfahrthandbuch Deutschland Band I unter RAC-2-6 aufgeführten Standardstrekkenführungen ist zulässig, wenn sie mit den von der Bundesanstalt für Flugsicherung festgelegten Streckenführungen übereinstimmt, wobei jedoch als Ein- oder Ausflugpunkte in das bzw. aus dem Streckensystem festgelegte Meldepunkte verwendet werden müssen.

Bei Flügen außerhalb von Streckenführungen (§ 3 Abs. 1 Nr. 6 Buchst. c Satz 4 der 29. DVO/LuftVO) hat die Streckenangabe so zu erfolgen, daß durch eine entsprechende Meldepunktfolge die lückenlose Darstellung des beabsichtigten Flugweges gewährleistet ist.

2. Da die Übergänge vom unteren zum oberen Luftraum und umgekehrt zum Teil aus Flugverkehrskontrollgründen nicht an bestimmten festgelegten Punkten erfolgen können, sondern weitgehend von der jeweiligen Verkehrslage abhängig sind, wurde der Übergang durch sogenannte P-Strecken (Penetration-Routes) gekennzeichnet. Sie entsprechen einem Teilstück der jeweiligen Flugverkehrsstrecke im unteren Luftraum bzw. der jeweiligen Flugverkehrsberatungsstrecke im oberen Luftraum. Diese "P-Strecken" sind in den im Luftfahrthandbuch Deutschland Band I RAC-2-6 veröffentlichten Standardstrecken enthalten.

Diese Bekanntmachung tritt am 1. April 1976 in Kraft. NfL I - 306/72 tritt zum gleichen Datum außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 93/76

Luftfahrthindernisse

Frankfurt (Main), den 4. März 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet bzw. geändert worden:

1. Land: Bayern
   Standort: Zeil
   Geogr. Koordinaten: 50°00'31"N 10°34'51"O
   Art des Hindernisses: Schornstein
   Höhe über Grund: 110 m
   Höhe über NN: 332 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

2. Land: Baden-Württemberg
   Standort: Gemarkung Wyhl Ldkr. Emmendingen
   Geogr. Koordinaten: 48°11'13"N 07°38'17"O
   Art des Hindernisses: Meteorologiemeßmast
   Höhe über Grund: 160,00 m
   Höhe über NN: 332,40 m

Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

3. Änderung

Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Funkturm, Osterwick (Nordrhein-Westfalen), veröffentlicht in NfL I - 237/73, haben sich wie folgt geändert:

Das Hindernis ist mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 94/76

Aufhebung der Bekanntmachung über die Errichtung eines Luftfahrthindernisses

Frankfurt (Main), den 3. März 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233

Die durch NfL I - 61/73 bekanntgegebene Errichtung eines Luftfahrthindernisses wird hiermit aufgehoben, weil der 133,8 m ü. NN hohe Montagekran mit dem Standort Esensham (Niedersachsen) wieder abgebaut worden ist.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 95/76

Luftübung CLOUDY CHORUS 76-2

Frankfurt (Main), den 26. Februar 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Luftübung CLOUDY CHORUS 76-2 findet am 6. April 1976 von 0730 Uhr bis 1530 Uhr MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung CLOUDY CHORUS vom 26. Februar 1976 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 60/76) statt.

Die Übung wird in den Fluginformationsgebieten Amsterdam, Brüssel, Frankfurt, München, Bremen und Düsseldorf in Höhen bis 2500 Fuß über Grund durchgeführt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 96/76

Militärische Tiefflugübung

Frankfurt (Main), den 26. Februar 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 36

Im Fluginformationsgebiet Bremen findet in der Zeit vom 12. bis 13. April 1976 eine militärische Tiefflugübung in dem nachfolgend beschriebenen Luftraum zu den angegebenen Zeiten wie folgt statt.

Raum Vechta—Osnabrück

52 46 N 07 30 O — 52 45 N 08 30 O — 52 20 N 08 30 O — 52 20 N 07 30 O — 52 46 N 07 30 O vom Grund bis 1700 Fuß über Grund.

Im Übungsluftraum wird unter Sichtwetterbedingungen geflogen.

Daten und Zeiten

Am 12. und 13. April 1976 täglich von 0815 Uhr bis 1600 Uhr MGZ.

Luftfahrzeugführer nicht an der Übung beteiligter Luftfahrzeuge werden ersucht, den Übungsluftraum zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 97/76

Motorsportveranstaltung auf dem Sonderlandeplatz Fürstenzell

München 2, den 1. März 1976
315 — 7841b — 7/76

Am 28. März 1976 und am 5. August 1976 findet auf dem Sonderlandeplatz Fürstenzell eine Motorsportveranstaltung statt. An den genannten Tagen ist der Sonderlandeplatz Fürstenzell geschlossen.

Regierung von Oberbayern
— Luftamt Südbayern —
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht

I – 98/76

Freiburger Segelflugwoche 1976

Frankfurt (Main), den 27. Februar 1976
BFS/Z I1/I4

Die Freiburger Segelflugwoche 1976 findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit vom 10. April bis 19. April 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Freiburg i. Br. (48°01'N 07°50'O).

Sämtliche Wettbewerbsflüge werden im südwestdeutschen Luftraum abgewickelt. Vereinzelte Streckenführungen berühren das Hoheitsgebiet der Schweiz.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 99/76

Vorübergehende Sperrung des Verkehrslandeplatzes Baden-Baden/Oos

Karlsruhe, den 1. März 1976
24-52/2060

Vom 8. bis 12. April 1976 findet auf dem Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos die 12. Internationale Gebrauchtflugzeugmesse (IGM) statt. Während dieser Zeit ist der Platz für Ausbildungsflüge aller Art sowie für Flugbetrieb mit Motorseglern und Segelflugzeugen gesperrt.

Die Luftfahrzeuge der Messe-Besucher sind auf der Westseite der Hartbelagbahn gemäß Einweisung durch das Flugplatzpersonal abzustellen. Zwischen Abstellfläche und Vorfeld besteht Pendelverkehr mit Kleinbussen.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Im Auftrag
Trippel

I – 100/76

Neufassung und Erweiterung der Genehmigung als Hubschrauber-Sonderlandeplatz Mack-Illertissen

München, den 4. März 1976
315-7833b-53/75

Der Firma Heinrich Mack Nachf., chem. pharm. Fabrik, 7918 Illertissen, ist die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt und die Betriebsaufnahme gestattet worden:

1. **Amtliche Bezeichnung:**
   Hubschrauber-Sonderlandeplatz Mack-Illertissen
2. **Lage:**
   Im Landkreis Neu-Ulm, etwa 2 km nordwestlich der Stadt Illertissen
3. **Geographische Lage:**
   48°14'14"Nord 10°05'12"Ost
4. **Höhe des Flugplatzbezugspunktes:**
   508 m (1668 ft) über NN
5. **Start- und Landebahn für Hubschrauber:**
   a) Abmessungen: 15 x 15 m (Gras)
   b) Anflugsektor: 159° 208° 339° rw
   c) Abflugsektor: 159° 339° 028° rw
6. **Umfang der Benutzung:**
   Der Landeplatz darf von Hubschraubern bis zu 5700 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht benutzt werden.
7. **Zweck, dem der Landeplatz dienen soll:**
   Der Landeplatz dient dem Verkehr und dem Betrieb von Hubschraubern der Firma Heinrich Mack Nachf. und nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter auch dem Verkehr und Betrieb von Hubschraubern anderer natürlicher und juristischer Personen.

   Weitere Einzelheiten sowie Anordnungen für den Flugbetrieb werden in dem von der Bundesanstalt für Flugsicherung herausgegebenen Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland Band III bekanntgegeben.

NfL I - 324/71 wird hiermit aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
— Luftamt Südbayern —
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht

I – 101/76

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes St. Peter-Ording

Kiel, den 27. Februar 1976
VII/540b - 6009/4

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein als Luftfahrtbehörde hatte dem Kreis Eiderstedt mit Bescheid vom 10. 5. 1966 die luftrechtliche Genehmigung zur

Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes erteilt, die mit Bescheid vom 7. 4. 1968 auf die Dithmarscher Flugplatz-Betriebsgesellschaft mbH. St. Michaelisdonn übertragen worden war. Gem. § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 LuftVZO wird die Neufassung der Genehmigung unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich ergangenen Änderungen und Ergänzungen wie folgt bekanntgemacht:

1. **Bezeichnung:**
Verkehrslandeplatz St. Peter-Ording

2. **Lage:**
2,5 km westlich der Ortslage St. Peter-Ording in den Gemarkungen St. Peter-Ording und Tating.

3. **Genehmigungsinhaber:**
Flughafen Sylt GmbH in Westerland.

4. **Bezugspunkt:**
a) Geographische Lage: 54°18'38"N 08°41'16"O
b) Höhe: 1,40 m (5 ft)

5. **Start- und Landebahn für Flugzeuge:**
Richtung: 070°/250°
Breite: 30 m
Länge: 670 m
Belag: Asphalt
Tragfähigkeit: 5.700 kg (MPW)
Befeuerung: Rand- und Schwellenbefeuerung

6. **Zugelassene Luftfahrzeuge:**
a) Flugzeuge bis 5.700 kg MPW
b) Hubschrauber
c) selbststartende Motorsegler

7. **Zweck des Landeplatzes:**
Landeplatz des allgemeinen Verkehrs für Flüge nach VFR am Tage und bei Nacht.

8. **Bauschutzbereich:**
Der Flugplatz hat einen beschränkten Bauschutzbereich gem. § 17 LuftVG.

Weitere Einzelheiten, z. B. Beschränkung der Betriebszeiten sowie Anordnungen über den Flugbetrieb, werden in dem von der BFS herausgegebenen Luftfahrthandbuch Band III bekanntgegeben.

Die Regelung des Flugplatzverkehrs gem. § 21a LuftVO wird in den NfL Teil I, veröffentlicht.

Die NfL I - 92/68 wird hiermit aufgehoben.

Der Minister
für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag
Senft

I – 102/76

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Verden-Scharnhorst

Oldenburg, den 27. Februar 1976
302/30311-14

Am 25. Februar 1976 habe ich die dem Verdener Luftfahrt-Verein e. V. am 13. Dezember 1974 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Verden-Scharnhorst (NfL I - 35/75) geändert.

Absatz I Nr. 5 erhält folgende Fassung:

"I. 5 Start- und Landebahn für Flugzeuge und Motorsegler (Gras):
a) Richtung: 130°/310° rechtweisend
b) Länge: 510 m
c) Breite: 30 m
d) Streifen: Rechteck von 570 x 60 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt."

Die Betriebsfreigabe für das verlängerte Teilstück der Start- und Landebahn wurde ebenfalls am 25. Februar 1976 erteilt.

Der Präsident
des Niedersächsischen
Verwaltungsbezirks Oldenburg
Im Auftrag
Kohnen

Druckfehlerberichtigung

In NfL I - 55/76 ist unter Nr. 1 in der Neufassung der Nr. 3a) das Wort "Landegebühren" durch "Landegebühr" zu ersetzen.

NfL I - 103-130/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang

Frankfurt (Main), 8. April 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 103/76	26. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen) ..	100
I — 104/76	Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Flugüberwachungszone)	100
I — 105/76	Bekanntmachung zu § 7 Abs. 4 der Klauentiere-Einfuhrverordnung (Unschädliche Beseitigung von Speiseresten und Resten der Bordverpflegung aus Flugzeugen)	100
I — 106/76	Errichtung und Änderung von Luftfahrthindernissen	101
I — 107/76	Luftlandeübung ALPINE FRIENDSHIP 76	101
I — 108/76	Militärische Luftübung in den Oberen Fluginformationsgebieten Hannover und Rhein	101
I — 109/76	Luftübung CLOUDY CHORUS 76-3	102
I — 110/76	Luftübung DATEX 76	102
I — 111/76	Jugendvergleichsfliegen im Segelflug in Leibertingen	104
I — 112/76	Bezirksjugendvergleichsfliegen im Segelflug auf dem Dörnberg	104
I — 113/76	Allgäu-Dreiländerflug 1976	104
I — 114/76	Herten-Segelflugwoche 1976	104
I — 115/76	Vierter Bruchsaler Segelflugwettbewerb	105
I — 116/76	ADAC-Flugplatzrennen auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden	105
I — 117/76	57. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk)	105
I — 118/76	56. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk)	106
I — 119/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Hof-Pirk	106
I — 120/76	Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes und Segelfluggeländes Neumünster	107
I — 121/76	Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Salzgitter-Schäferstuhl	108
I — 122/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Berneck	108
I — 123/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Deckenpfronn-Egelsee	110
I — 124/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Hermuthausen	110
I — 125/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Löchgau	113
I — 126/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Vaihingen/Enz	115
I — 127/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Weipertshofen	116
I — 128/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Welzheim	116
I — 129/76	Luftfahrtkarte ICAO 1 : 500 000	117
I — 130/76	7. Änderung zur 8. Auflage des Sonderdrucks "Flugplätze mit Segelflugbetrieb" vom 15. Mai 1974	118

Inhaltsangabe der NfL II - 29/76 vom 8. April 1976

II — 29/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 30-32/76 vom 8. April 1976

II — 30/76 Bekanntmachung zur Durchführung von Prüfungsflügen mit Segelflugzeugen im grenzüberschreitenden Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich

II — 31/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 1 —

II — 32/76 Ungültigkeitserklärung von Ausweisen für Prüfer von Luftfahrtgerät

I – 103/76

Sechsundsechzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) vom 22. März 1976

Frankfurt (Main), den 22. März 1976
BFS/Z I 5/I 4 — Az.: 112:062 52

Auf Grund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fasung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 20 vom 30. Januar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 35/76) zuletzt geändert durch die Fünfundsechzigste Änderungsverordnung vom 15. März 1976 (Bundesanzeiger Nr. 57 vom 23. März 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 87/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 wird

unter der Rubrik "Flugverkehrskontrollstelle" zwischen "Hannover" und "Köln-Bonn" eingefügt:

a) der Name "Hof-Pirk" und

b) unter der Rubrik "Flugplatzkontrolldienst" die Frequenz "118,90 (TWR/TURM)"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 8. April 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 104/76

Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Flugüberwachungszone) vom 15. März 1976

Bonn, den 15. März 1976
L 6/60.05.04/6059 FS/76

Die Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Flugüberwachungszone) vom 15. Juli 1969 (Bundesanzeiger Nr. 131 vom 22. Juli 1969; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 156/69), wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1. 1 werden im Text die Worte "Grenze und der Demarkationslinie zur SBZ" durch die Worte "und der Grenze zur DDR" ersetzt.

2. Nummer 1. 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"1. 3 Ausnahmen

1. 3. 1 Der wie folgt beschriebene Luftraum um Braunschweig ist bis zu einer Höhe von 914 m (3000 Fuß) über Grund von der FlugÜZ ausgenommen:
52°23'N 10°20'O — 52°23'N 10°40'O — 52°15'N 10°40'O — 52°08'N 10°28'O — 52°08'N 10°14'O — 52°23'N 10°20'O

1. 3. 2 Der wie folgt beschriebene Luftraum um Fulda ist bis zu einer Höhe von 610 m (2000 Fuß) über Grund von der FlugÜZ ausgenommen:
50°07'00"N 10°13'20"O — 50°19'00"N 10°13'20"O — 53°33'50"N 09°44'00"O — 50°56'00"N 09°48'30"O — 50°51'30"N 09°29'10"O — 50°40'00"N 09°25'00"O — 50°15'00"N 09°40'00"O — 50°07'00"N 10°13'20"O."

3. In Nummer 2. 1. 3 werden in Satz 1 die Worte "Demarkationslinie zur SBZ und der deutsch-tschechoslowakischen Grenze" durch die Worte "Grenze zur DDR und zur Tschechoslowakei" ersetzt.

4. In Nummer 2. 1. 3 Buchstabe a) werden die Worte "die Demarkationslinie zur SBZ" durch die Worte "Grenze zur DDR" ersetzt.

5. In Nummer 2. 5. 1 Buchstabe a) und b) werden die Worte "Demarkationslinie zur SBZ" durch die Worte "Grenze zur DDR" ersetzt.

6. In der Anlage 1 Nummer 1 werden die Worte "Demarkationslinie zur SBZ" durch die Worte "Grenze zur DDR" ersetzt.

7. In der Anlage 1 Nummer 1. 1 werden die Worte "Demarkationslinie zur SBZ" durch die Worte "Grenze zur DDR" ersetzt.

8. In der Anlage 1 wird die Nummer 1. 14 gestrichen.

9. In der Anlage 1 Nummer 1. 17 werden die Worte "Demarkationslinie zur SBZ" durch die Worte "Grenze zur DDR" ersetzt.

10. In der Anlage 1 werden die Nummern 1. 15 bis 1. 17 in 1. 14 bis 1. 16 geändert.

Diese Bekanntmachung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 105/76

Bekanntmachung zu § 7 Abs. 4 der Klauentiere-Einfuhrverordnung (Unschädliche Beseitigung von Speiseresten und Resten der Bordverpflegung aus Flugzeugen)

Bonn, den 17. März 1976
L 1/02.42.07

Die in den Nachrichten für Luftfahrer I - 391/75 veröffentlichte Bekanntmachung vom 17. November 1975 wird dahin geändert, daß nach Erlöschen der Genehmigungen zum Ausladen von Speiseresten aus Flugzeugen bei den Genehmigungsempfängern unter Nummer 4 der Buchstabe b) mit "SAS — Scandinavian Airlines System, Hamburg" und der Buchstabe d) mit "Hamburger Flughafenverwaltung, Hamburg" zu streichen sind.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Faull

I – 106/76

Errichtung und Änderung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 12. März 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet bzw. geändert worden:

1. Land: Baden-Württemberg
   Standort: Hüfingen-Fürstenberg
   Geogr. Koordinaten: 47°53'20"N 08°34'40"O
   Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
   Höhe über Grund: 141,90 m
   Höhe über NN: 920,00 m

Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

2. Land: Niedersachsen
   Standort: Leer-Nüttermoor
   Geogr. Koordinaten: 53°15'36"N 07°26'12"O
   Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
   Höhe über Grund: 150 m
   Höhe über NN: 152 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

3. Änderung:
Die Angaben zu dem Hindernis Kraftwerk Veltheim in Nordrhein-Westfalen, veröffentlicht in NfL I - 311/73, haben sich wie folgt geändert:
"Das Hindernis ist befeuert".

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 107/76

Luftlandeübung ALPINE FRIENDSHIP 76

Frankfurt (Main), den 17. März 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 32

Im Fluginformationsgebiet München finden im Rahmen der Luftlandeübung ALPINE FRIENDSHIP 76 Fallschirmabsprünge und Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen aus Transportflugzeugen und Hubschraubern in Sichtwetterbedingungen bei Nacht an wechselnden Absetzorten in dem nachstehend beschriebenen Luftraum zu unregelmäßigen Zeiten innerhalb des nachfolgend angegebenen Zeitraums statt:

Raum Alpenvorland
Seitliche Begrenzung von 48 17 N 12 45 E — 47 44 N 12 45 E — in westlicher Richtung an einer Linie mit einem Abstand von 3 sm nördlich zur deutsch/österreichischen Grenze entlang bis 47 40 N 10 25 E — 48 10 N 10 25 E — 48 10 N 11 06 E — 47 59 N 11 23 E — 47 58 N 11 42 E — 48 10 N 12 02 E — 48 10 N 12 20 E — 48 17 N 12 20 E — 48 17 N 12 45 E

Vertikale Begrenzung
westlich von 11°18'O 4500 Fuß über NN, zwischen 11°18'O und 12°20'O 3500 Fuß über NN, ostwärts von 12°20'O 3000 Fuß über NN,
ausgenommen sind die Kontrollzonen Memmingen, Kaufbeuren, Landsberg und Lechfeld.

Datum und Zeit
Vom 20. April 1976 bis zum 18. Mai 1976, täglich von 1900 Uhr bis 2300 Uhr MGZ.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
H i e l s c h e r

I – 108/76

Militärische Luftübung in den Oberen Fluginformationsgebieten Hannover und Rhein

Frankfurt (Main), den 17. März 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 32

In den oberen Fluginformationsgebieten Hannover und Rhein findet im Rahmen einer militärischen Luftübung vom 21. bis 23. April 1976, Ausweichtag ist der 26. April 1976, in den nachfolgend beschriebenen Lufträumen zu den angegebenen Zeiten starke Flugtätigkeit militärischer Strahlflugzeuge statt:

1. Am 21. und 22. April 1976, täglich 0100 Uhr-0500 Uhr MGZ, im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland westlich der Flugüberwachungszone in Höhen zwischen FL 310 und FL 370.

2. Am 21. April 1976, 0700 Uhr-1000 Uhr MGZ, im Gebiet nördlich von 50°N und westlich der Flugüberwachungszone in Höhen zwischen FL 310 und FL 370.

3. Am 22. April 1976, 0700 Uhr-1000 Uhr MGZ, im Gebiet südlich von 50°N und westlich der Flugüberwachungszone in Höhen zwischen FL 310 und FL 370.

4. Am 23. April 1976, 0100 Uhr-0230 Uhr MGZ, im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland westlich der Flugüberwachungszone in Höhen zwischen FL 260 und FL 370.

Als Ausweichmöglichkeiten sind folgende Zeiträume und Höhen vorgesehen:

1. Am 26. April 1976, 0100 Uhr-0500 Uhr MGZ, im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland westlich der Flugüberwachungszone in Höhen zwischen FL 260 und FL 370.

2. Am 26. April 1976, 0700 Uhr-1000 Uhr MGZ, im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland westlich der Flugüberwachungszone in Höhen zwischen FL 310 und FL 370.

Im Verlauf der Übung sind elektronische Störmaßnahmen und Abwerfen von Düppeln zu erwarten.

Im Interesse der Sicherheit werden Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen dringend ersucht, den Übungsluftraum zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
H i e l s c h e r

I – 109/76

Luftübung CLOUDY CHORUS 76-3

Frankfurt (Main), den 26. Februar 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Luftübung CLOUDY CHORUS 76-3 findet am 27. April 1976, Ausweichtag ist der 28. April 1976, von 0130 Uhr bis 1530 Uhr MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung CLOUDY CHORUS vom 26. Februar 1976 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 60/76) statt.

Die Übung wird in den folgenden Fluginformations-/Oberen Fluginformationsgebieten durchgeführt: Amsterdam FIR, Brüssel FIR/UIR, Frankfurt FIR, München FIR, Bremen FIR, Düsseldorf FIR, Hannover UIR und Rhein UIR.

FL 310 und darüber werden in der Zeit von 0130 Uhr bis 1530 Uhr MGZ, Höhen bis 2500 Fuß über Grund werden von 0730 Uhr bis 1530 Uhr MGZ benutzt.

Das genaue Datum der Übung wird am 26. April 1976 durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
H i e l s c h e r

I – 110/76

Luftübung DATEX 76

Frankfurt (Main), den 22. März 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 32

Nachfolgend gibt die Bundesanstalt für Flugsicherung Einzelheiten über die Durchführung einer Luftübung bekannt:

1. Bezeichnung

Luftübung DATEX 76

2. Beschreibung

Die Übung ist eine Luftangriffs- und Luftverteidigungsübung mit starker Flugtätigkeit von militärischen Strahlflugzeugen, die einzeln oder in Formation fliegen.

3. Betroffene Fluginformationsgebiete

Rhein UIR	Bordeaux FIR
Frankfurt FIR	Marseille FIR
Brüssel FIR/UIR	France UIR
Paris FIR	Brest FIR

4. Vertikale und seitliche Begrenzung

4. 1 Gebiet A: Große Höhen

4. 1. 1 Seitliche Begrenzung

Das Übungsgebiet wird durch eine Linie entlang folgender Punkte begrenzt:

51 07 N 02 00 O — 51 24 N 02 40 O — 50 28 N 05 37 O — 49 28 N 09 15 O — 48 39 N 09 07 O — 47 53 N 08 25 O — 47 53 N 08 22 O — 47 44 N 07 33 O — entlang der französisch-schweizerischen und französisch-italienischen Grenze nach 43 47 N 07 32 O — 43 30 N 08 32 O — 42 00 N 05 50 O — 42 00 N 04 40 O — 42 26 N 03 12 O — entlang der französisch-spanischen Grenze und FIR-Grenze nach 44 00 N 03 00 W — 45 40 N 02 30 W — 47 20 N 06 00 W — 49 15 N 06 00 W — entlang der FIR-Grenze zum Ausgangspunkt.

Anmerkung:

Ausgenommen ist der obere Luftraum des Zuständigkeitsbereichs Genf Control nördlich des Breitengrades, der durch Punkt Kilo (45 43 N 06 40 O) verläuft.

4. 1. 2 Vertikale Begrenzung

FL 340 und darüber (oberste nutzbare Flugfläche für nicht an der Übung teilnehmende Luftfahrzeuge ist FL 330) oder FL 320 und darüber (oberste nutzbare Flugfläche für nicht an der Übung teilnehmende Luftfahrzeuge ist FL 310). (s. Ziffer 5. Daten und Zeiten)

4. 2 Gebiet B: Niedrige Höhen

4. 2. 1 Seitliche Begrenzung

Das Übungsgebiet wird durch eine Linie entlang folgender Punkte begrenzt:

51 07 N 02 00 O — 51 24 N 02 40 O — 50 28 N 05 37 O — 49 22 N 09 33 O — 48 10 N 09 33 O — 47 53 N 08 51 O — 47 53 N 08 22 O — 47 44 N 07 33 O — entlang der französisch-schweizerischen und französisch-italienischen Grenze nach 43 47 N 07 32 O — 43 30 N 08 32 O — 42 00 N 05 50 O — 42 00 N 04 40 O — 42 26 N 03 12 O — entlang der französisch-spanischen Grenze und FIR-Grenze nach 44 00 N 03 00 W — 45 40 N 02 30 W — 47 20 N 06 00 W — 49 15 N 06 00 W — entlang der FIR-Grenze zum Ausgangspunkt.

4. 2. 2 Vertikale Begrenzung

500 Fuß bis 4000 Fuß über Grund in Frankreich und seinen Hoheitsgewässern,

500 Fuß bis 2500 Fuß über Grund in dem Teil des Übungsgebietes, der in der Bundesrepublik Deutschland liegt,

1000 Fuß bis 4000 Fuß über Grund in dem Teil des Übungsgebietes, der in Belgien liegt.

Anmerkung:

In Luxemburg wird kein Tiefflug durchgeführt.

4. 3 Gebiet C

4. 3. 1 Seitliche Begrenzung

Ein Gebiet mit einem Radius von 27 sm um die folgenden Flugplätze:

Avord, Istres, Orange, St. Dizier,

Cambrai (ausgenommen Lille TMA),

Luxeuil (ausgenommen Basel TMA und der Luftraum über FL 55 innerhalb der Begrenzungen, die von der westlichen Grenze von Basel TMA, Luxeuil NDB und Luxeuil VORTAC gebildet werden).

4. 3. 2 Vertikale Begrenzung

Vom Grund bis FL 95, ausgenommen die Gebiete Avord und Luxeuil mit der Obergrenze FL 65 und das Gebiet Cambrai mit der Obergrenze FL 50.

4. 4 Gebiete D 1 bis D 10

4. 4. 1 Seitliche Begrenzung

Die Gebiete, die durch folgende Koordinaten begrenzt sind:

4. 4. 1. 1 Gebiet D 1

50 43 N 02 00 E — 50 13 N 03 00 E — 50 00 N 02 46 E — 50 00 N 02 23 E — 50 43 N 02 00 E

4. 4. 1. 2 Gebiet D 2

49 02 N 03 53 E — 49 12 N 04 22 E — 49 29 N 05 58 E — entlang der französisch-luxemburgischen Grenze nach 49 30 N 06 10 E — 49 02 N 06 33 E — 48 24 N 06 00 E — 48 02 N 05 15 E — 49 02 N 03 53 E, ausgenommen die Luxemburg TMA

4. 4. 1. 3 Gebiet D 3

48 30 N 01 53 W — 48 26 N 00 00 — 48 09 N 00 00 — 47 20 N 01 33 W — 47 58 N 01 45 W — 47 58 N 01 20 W — 48 10 N 01 20 W — 48 10 N 01 40 W — 48 30 N 01 53 W

4. 4. 1. 4 Gebiet D 4

47 07 N 01 20 W — 47 56 N 00 15 E — 46 45 N 00 11 E — entlang der westlichen Begrenzung der Poitiers TMA nach 46 30 N 00 06 E — 46 30 N 00 11 W — 47 07 N 01 20 W

4. 4. 1. 5 Gebiet D 5

47 54 N 01 28 E — 47 06 N 02 48 E — 46 34 N 02 52 E — 46 16 N 02 00 E — 46 28 N 01 10 E — 47 25 N 01 12 E — 47 54 N 01 28 E

4. 4. 1. 6 Gebiet D 6

45 10 N 01 26 E — 45 10 N 03 01 E — 44 40 N 03 01 E — 44 05 N 01 54 E — 45 10 N 01 26 E

4. 4. 1. 7 Gebiet D 7

43 00 N 03 20 E — 43 00 N 04 17 E — 42 58 N 04 17 E — 42 21 N 03 30 E — 43 27 N 03 11 E — 43 00 N 03 20 E

4. 4. 1. 8 Gebiet D 8

44 33 N 00 09 W — 43 55 N 00 40 E — 43 41 N 00 24 E — 44 35 N 00 00 — 43 27 N 00 44 W — 43 54 N 00 54 W — 44 33 N 00 09 W

4. 4. 1. 9 Gebiet D 9

45 13 N 05 31 E — 44 00 N 06 53 E — 44 36 N 04 58 E — 45 13 N 05 31 E

4. 4. 1. 10 Gebiet D 10

44 54 N 04 08 E — 44 41 N 04 25 E — 44 27 N 03 49 E — 44 40 N 00 33 E — 44 54 N 04 08 E

4. 4. 2 Vertikale Begrenzung

Von 4000 Fuß über Grund bis FL 195

5. Daten und Zeiten

5. 1 Gebiet A

Am 11. Mai 1976 von 1100 Uhr bis 2000 Uhr MGZ FL 340 und darüber,

am 13. Mai 1976 von 0500 Uhr bis 2000 Uhr MGZ FL 320 und darüber

5. 2 Gebiet B

Am 13. Mai 1976 von 0500 Uhr bis 2000 Uhr MGZ

5. 3 Gebiet C

Am 12. Mai 1976 von 0700 Uhr bis 1600 Uhr MGZ,
am 13. Mai 1976 von 0500 Uhr bis 2000 Uhr MGZ

5. 4 Gebiet D

Am 12. Mai 1976 von 0700 Uhr bis 1600 Uhr MGZ,
am 13. Mai 1976 von 0500 Uhr bis 2000 Uhr MGZ

Anmerkung:

In den Teilen des Gebietes A, die in Belgien und der Bundesrepublik Deutschland liegen, beginnt der Übungsflugbetrieb am 13. Mai 1976 um 0430 Uhr MGZ. Die Teile des Gebietes B in Belgien werden am 13. Mai 1976 von 0430 Uhr MGZ bis Sonnenuntergang benutzt, während die Teile des Gebietes B in der Bundesrepublik Deutschland von 0530 bis 1800 Uhr MGZ benutzt werden.

Vor 0600 Uhr MGZ und nach 1600 Uhr MGZ beträgt die Mindestflughöhe für Tiefflüge in der Bundesrepublik Deutschland 1000 Fuß über Grund.

6. Verfahren für Übungsluftfahrzeuge

6. 1 Die Verfahren über die Benutzung von militärischen Lufträumen, die innerhalb des Übungsgebietes liegen, werden in gesonderten Anweisungen behandelt. Der Tiefflugbetrieb wird eingestellt, wenn die Flugsicht unter einen der beiden folgenden Werte fällt:

(a) die Entfernung, die das Luftfahrzeug in 30 sec zurücklegt,

(b) 5 km.

6. 2 Übungsluftfahrzeuge werden in kontrollierten Luftraum, Flugbeschränkungs- oder Gefahrengebiete, die für die Zeit der Übung nicht aufgehoben werden, nur einfliegen, wenn vorher eine Genehmigung hierzu erteilt wurde. Ebenso werden die Übungsluftfahrzeuge im Gebiet B die An- und Abfluggebiete der zivilen Flughäfen meiden, die auf der Funknavigationskarte Frankreich (1 : 1 000 000) und auf der Luftfahrtkarte ICAO 1 : 500 000 eingezeichnet sind.

6. 3 Übungsluftfahrzeuge werden die nationalen Vorschriften des Landes beachten, das sie überfliegen.

7. Verfahren für nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge

Die Gebiete, die in den nationalen Luftfahrthandbüchern verzeichnet sind, behalten ihren Status und ihre Grenzen.

Zusätzlich wird die Benutzung des Luftraums während der Übung wie folgt eingeschränkt:

7. 1 Gebiet A (Große Höhen)

Über Frankreich und seinen Hoheitsgewässern (12 sm): Sperrgebiet.

Außerhalb der Hoheitsgewässer: Gefahrengebiet mit hohem militärischen Verkehrsaufkommen.

Über Belgien und der Bundesrepublik Deutschland: Luftfahrzeugführer werden dringend ersucht, den Übungsluftraum zu meiden, es sei denn, es liegt eine Freigabe der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle vor.

7. 2 Gebiet B (Niedrige Höhen)

Über Frankreich:

Gefahrengebiet zwischen 500 Fuß und 750 Fuß über Grund.

Flugbeschränkungsgebiet zwischen 750 Fuß und 4000 Fuß über Grund. Einflugverbot für alle Luftfahrzeuge, ausgenommen Sink- und Steigflüge, die im Zusammenhang mit Landungen und Starts auf Flugplätzen stehen, die im Übungsgebiet liegen. Die Zahl der An- und Abflüge soll so gering wie möglich gehalten werden.

Über Belgien und der Bundesrepublik Deutschland:

Aufgrund des starken militärischen Verkehrsaufkommens werden Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen dringend ersucht, den Übungsluftraum zu meiden.

7. 3 Gebiet C

Flugbeschränkungsgebiet, gesperrt für alle Luftfahrzeuge ohne Sprechfunkgerät, Sprechfunkverbindung mit der Anflugkontrollstelle auf Frequenz 119,7 MHz oder 362,3 MHz ist für alle Luftfahrzeuge innerhalb dieses Gebietes vorgeschrieben.

Obige Einschränkungen gelten nicht in den Gebieten C von Istres und Orange, die von Marseille ACC und Marignane APP kontrolliert werden, für:

(a) Flüge nach Instrumentenflugregeln,

(b) Flüge nach Sichtflugregeln, die nach AIP France RAC 3.139 das Gebiet durchfliegen.

Die Untergrenze der Flugverkehrsstrecke A 6 zwischen Chatillon-sur-Marne DVOR und Silly VOR wird von FL 60 auf FL 95 angehoben. Der Luftverkehr entlang der Flugverkehrsstrecke B 3 wird von Paris ACC umgeleitet.

7. 4 Gebiete D 1-D 10

Gefahrengebiete während Sicht- und Instrumentenwetterbedingungen.

7. 5 Identifizierte, nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge werden nicht angesteuert. Sollte eine Ansteuerung zum Zwecke der Identifizierung nötig sein, wird sie nach den Standard-Verfahren durchgeführt.

8. Verbindungsstelle

8. 1 Vor der Übung:

Direction de la Circulation Aérienne Militaire
78 129 — VILLACOUBLAY-AIR
Tel. 630 23 88 — Apparat 5915 oder 6761
Fernschreibadresse (AFTN): LFPVYRDC

8. 2 Während der Übung:

Cellule de Direction DATEX 76

95 150 — TAVERNY-AIR

Tel. 694 7075 — Apparat 5138

Fernschreibadresse (AFTN): LFPJYX für CAFDA.

Auszug für die Bundesrepublik Deutschland:

Der Luftraum der Bundesrepublik Deutschland ist von der Übung DATEX 76 lediglich wie folgt betroffen:

Große Höhen:

Im Gebiet 50 17 N 06 18 O — 49 28 N 09 15 O — 48 39 N 09 07 O — 47 53 N 08 25 O — 47 53 N 08 22 O — 47 44 N 07 33 O entlang der deutsch-französischen Grenze zum Ausgangspunkt, FL 340 und darüber (oberste nutzbare Flugfläche für nicht an der Übung teilnehmende Luftfahrzeuge ist FL 330), am 11. Mai 1976 von 1100 Uhr bis 2000 Uhr MGZ, FL 320 und darüber (oberste nutzbare Flugfläche für nicht an der Übung teilnehmende Luftfahrzeuge ist FL 310), am 13. Mai 1976 von 0500 Uhr bis 2000 Uhr MGZ.

Niedrige Höhen:

Im Gebiet 50 17 N 06 18 O — 49 22 N 09 33 O — 48 10 N 09 33 O — 47 53 N 08 51 O — 47 53 N 08 22 O — 47 44 N 07 33 O entlang der deutsch-französischen Grenze zum Ausgangspunkt, 500 Fuß bis 2500 Fuß über Grund,
am 13. Mai 1976 von 0530 Uhr bis 1800 Uhr MGZ.

Vor 0600 Uhr MGZ und nach 1600 Uhr MGZ beträgt die Mindestflughöhe für Tiefflüge in der Bundesrepublik Deutschland 1000 Fuß über Grund.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 111/76

Jugendvergleichsfliegen im Segelflug in Leibertingen

Frankfurt (Main), den 23. März 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Das Jugendvergleichsfliegen im Segelflug findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 19. bis 25. April 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Leibertingen (48°03'N 09°02'O).

Die Flüge führen überwiegend in den südwestdeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 70.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 112/76

Bezirksjugendvergleichsfliegen im Segelflug auf dem Dörnberg

Frankfurt (Main), den 19. März 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Das Bezirksjugendvergleichsfliegen findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 19. bis 25. April 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Zierenberg auf dem Dörnberg (51°22'N 09°20'O).

Die Flüge führen überwiegend in den mitteldeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 113/76

Allgäu-Dreiländerflug 1976

Frankfurt (Main), den 10. März 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Der Allgäu-Dreiländerflug 1976 findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 24. April 1976 statt. Wetterausweichtag ist der 1. Mai 1976.

Im Laufe des vorgenannten Wettbewerbs werden die nachstehend aufgeführten Flugplätze in der angegebenen Reihenfolge beflogen:

Leutkirch — Biberach — Friedrichshafen — Konstanz — Hohenems/Österreich — Kempten — Memmingen — Leutkirch.

An den vorgenannten Flugplätzen ist während der angegebenen Zeit mit erhöhtem Motorflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 114/76

Herten-Segelflugwoche 1976

Frankfurt (Main), den 19. Februar 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die Herten-Segelflugwoche 1976 findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit vom 1. bis 9. Mai 1976 statt.

Die Flüge mit dem Landeplatz Herten (47°33'N 07°44'O) als Ausgangspunkt führen in den südwestdeutschen Luftraum und werden mit einigen Streckenführungen schweizerisches Hoheitsgebiet überfliegen.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 70.

Während der angegebenen Zeiten ist an dem Landeplatz Herten mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 115/76

Vierter Bruchsaler Segelflugwettbewerb

Frankfurt (Main), den 24. Februar 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Der vierte Bruchsaler Segelflugwettbewerb findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit vom 1. bis 9. Mai 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Sonderlandeplatz Bruchsal (49°08'N 08°34'O).

Die Flüge führen überwiegend in den süd- und südwestdeutschen Luftraum. In einigen Fällen wird auch schweizerisches Hoheitsgebiet beflogen.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt nördlich der geographischen Breite 48°10'N FL 70, südlich davon FL 60.

An dem vorgenannten Sonderlandeplatz ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 116/76

ADAC-Flugplatzrennen auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden

Wiesbaden, den 23. März 1976
III a 3 — 66 m 06

Am 8./9. Mai 1976 findet auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden ein Flugplatzrennen statt.

Der Verkehrslandeplatz ist deshalb während der veröffentlichten Betriebszeiten geschlossen mit der Ausnahme, daß am 8./9. Mai 1976 von 0700 bis 0800 Uhr MGZ Starts und von 1800 bis SS + 30 Uhr MGZ ausschließlich Landungen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) durchgeführt werden können.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I – 117/76

Siebenundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk) vom 25. März 1976

Frankfurt (Main), den 25. März 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), i. V. m. § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

§ 1

Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk haben Luftfahrzeugführer, die die Voraussetzungen für die Durchführung von Flügen nach Instrumentenflugregeln nach Maßgabe der Genehmigungsbehörde für den Verkehrslandeplatz Hof-Pirk erfüllen, die in § 2 und § 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Diese Verfahren gelten nur während der Wirksamkeit der Kontrollzone Hof-Pirk. Peilungen und Kurse sind in Grad (mißweisend) angegeben.

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Verkehrslandeplatz Hof-Pirk sind auf der nachstehend festgelegten Einflugstrecke durchzuführen, wobei als Freigabegrenze das Platzfunkfeuer Hof festgelegt wird. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten
(▲ = Pflichtmeldepunkt; △ = Meldepunkt auf Anforderung) abzugeben.

Streckenführung Meldepunkte	Mißweisender Kurs in Grad	Entfernung in Seemeilen	Mindestreiseflughöhe in Fuß ü./NN	Anmerkungen
▲ Bayreuth VOR				
△ 285° CHEB VOR	016	19	5000	
▲ Hof Platzfunkfeuer			3700	

(2) Das Warteverfahren über dem Platzfunkfeuer Hof wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs in Grad	Mindestwartehöhe in Fuß ü./NN	Kurvenführung	Anmerkungen
Hof Platzfunkfeuer	269	3600	links	

(3) Im Umkreis von 25 Seemeilen um das Platzfunkfeuer Hof wird, soweit das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland betroffen ist, eine Mindesthöhe (Sektorenmindesthöhe) von 5000 Fuß über NN festgelegt.

(4) Die IFR-Anflugverfahren beginnen über dem Platzfunkfeuer Hof.

Sie werden nachstehend festgelegt:

1. Anflug zur Landebahn 09

   Einflug in die über dem Platzfunkfeuer Hof festgelegte Warteschleife. Abflug vom Platzfunkfeuer Hof auf Kurs 239°. Rechtskurve innerhalb von 4 sm vom Platzfunkfeuer Hof durchführen und Endanflugkurs 089° in Richtung Platzfunkfeuer Hof erfliegen. Beibehalten einer Höhe von 3600 Fuß über NN bis zum Durchfliegen des Leitstrahls 009 von Bayreuth VOR auf dem Endanflugkurs. Danach weiterer Sinkflug bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze von 2500 Fuß über NN.

   Fehlanflugverfahren:

   Rechtskurve und unmittelbarer Einflug in die über dem Platzfunkfeuer Hof festgelegte Warteschleife bei gleichzeitigem Steigflug auf eine Höhe von 3600 Fuß über NN.

2. Anflug zur Landebahn 27

   Anflug gemäß Nr. 1 mit anschließendem Platzrundenanflug zur Landebahn 27 unter Benutzung der Platzrunde südlich des Verkehrslandeplatzes Hof-Pirk.

   Hindernisfreigrenze für den Platzrundenanflug 2500 Fuß über NN.

   Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 1.

§ 3

(1) Für IFR-Abflüge vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk ist eine der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechende Abflugstecke zu befolgen.

Bei der Zuweisung der Abflugstrecke im Rahmen der Flugverkehrsfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer lediglich die für die einzuhaltende Abflugstrecke zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt; △ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 27

   QM 1:

   Linkskurve nach dem Start und Steigflug in Richtung Bayreuth VOR (BAY ▲) fortsetzen.

2. Bei Benutzung der Startbahn 09

   QM 21:

   Rechtskurve nach dem Start und Steigflug in Richtung Bayreuth VOR (BAY ▲) fortsetzen.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 8. April 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 118/76

Sechsundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk) vom 15. März 1976

Frankfurt (Main), den 15. März 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

§ 1

Bei An- und Abflügen nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk sind die in § 2 und § 3 festgelegten Flugverfahren während der Dauer der zeitlichen Wirksamkeit der Kontrollzone Hof-Pirk zu befolgen.

§ 2

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Verkehrslandeplatz Hof-Pirk sind auf der nachstehend festgelegten Einflugstrecke durchzuführen, wobei eine Standortmeldung über dem gekennzeichneten Pflichtmeldepunkt (▲) zu übermitteln ist:

Von einem Standort unmittelbar nördlich der Ortschaft Münchberg (SIERRA-▲) in nördlicher Richtung rechtsseitig entlang der Bundesstraße 2 zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife;

maximale Flughöhe: 2800 Fuß über NN.

Die vorgenannte Warteschleife liegt südlich der Landebahn des Verkehrslandeplatzes und nordöstlich der Ortschaft Konradsreuth;

Ausrichtung: 090°/270° (mw),

Kurvenführung: rechts.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Hof-Pirk ist spätestens über dem Pflichtmeldepunkt SIERRA aufzunehmen.

§ 3

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk sind auf der nachstehend beschriebenen Abflugstrecke durchzuführen, wobei eine Standortmeldung über dem gekennzeichneten Pflichtmeldepunkt (▲) zu übermitteln ist:

Nach dem Start in südlicher Richtung rechtsseitig entlang der Bundesstraße 2 bis zu einem Standort unmittelbar nördlich der Ortschaft Münchberg (SIERRA-▲);

maximale Flughöhe: 2800 Fuß über NN.

Anmerkung:

Die in § 2 Abs. 1 aufgeführte Einflugstrecke und Warteschleife sowie die in § 3 aufgeführte Abflugstrecke werden im Luftfahrthandbuch, Band III, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am Tage der Veröffentlichung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 119/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Hof-Pirk außerhalb der Dauer der zeitlichen Wirksamkeit der Kontrollzone Hof-Pirk

Nürnberg, den 10. März 1976
Nr. 315/1 — 859/51

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das 8. Änderungsgesetz zum LuftVG vom 30. Oktober 1975

(BGBl. I S. 2679) i. V. m. § 21a LuftVO wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz "Hof-Pirk" folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1. 1 Die Betriebszeit beschränkt sich auf die im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichte Zeit.

1. 2 Der Verkehrslandeplatz "Hof-Pirk" liegt in der Flugüberwachungszone (FlugÜZ). Der Flugbetrieb ist unter Beachtung der Flugbeschränkungen in der Flugüberwachungszone (AIP Band I RAC-1-3-19) durchzuführen.

1. 3 Der Verkehrslandeplatz darf nur von Luftfahrzeugen, die mit einem betriebsbereiten Sprechfunkgerät ausgerüstet sind, angeflogen werden. Ausnahmen hiervon bedürfen der vorherigen Genehmigung durch die Luftaufsichtsstelle (PPR).

2. Motorflugbetrieb

2. 1 Anflüge

— Anflüge nach Sichtflugregeln zum Verkehrslandeplatz "Hof-Pirk" sind auf der nachstehend festgelegten Einflugstrecke durchzuführen, wobei eine Standortmeldung über dem gekennzeichneten Pflichtmeldepunkt (▲) zu übermitteln ist:

  Von einem Standort unmittelbar nördlich der Ortschaft Münchberg (SIERRA-▲) in nördlicher Richtung rechtsseitig entlang der Bundesstraße 2 zu der in Ziffer 2. 3 genannten Platzrunde.

— Sprechfunkverbindung mit der Luftaufsicht Hof ist spätestens über dem Pflichtmeldepunkt SIERRA aufzunehmen.

2. 2 Abflüge

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Verkehrslandeplatz "Hof-Pirk" sind auf der nachstehend beschriebenen Abflugstrecke durchzuführen, wobei eine Standortmeldung über dem gekennzeichneten Pflichtmeldepunkt (▲) zu übermitteln ist:

Nach dem Start in südlicher Richtung rechtsseitig entlang der Bundesstraße 2 bis zu einem Standort unmittelbar nördlich der Ortschaft Münchberg (SIERRA-▲).

2. 3 Platzrunde

Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben Südplatzrunden in einer Höhe von 2800 Fuß MSL einzuhalten.

3. Segelflugbetrieb

3. 1 Platzrunde

Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen Nordplatzrunden.

3. 2 Windenschleppbetrieb

Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist der Luftaufsicht Hof der hierfür verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat sich mit der Luftaufsicht in Verbindung zu setzen und zu halten und ist an die Weisungen der Luftaufsicht gebunden.

Zwischen der Luftaufsichtsstelle, der Startstelle und dem Windenstartplatz muß während des Windenschleppbetriebs eine ständige Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.

Der Startvorgang ist von dem Windenfahrer vom Beginn an und so lange durch die gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil ganz eingezogen ist.

Bei Ausfall der Warnblinkleuchte darf Windenschleppbetrieb nicht durchgeführt werden.

Solange motorgetriebene Luftfahrzeuge starten, landen (einschließlich Endteil des Landeanfluges) oder sich auf der Start- und Landebahn (einschließlich Streifen) befinden und solange sich ein Segelflugzeug in der Platzrunde befindet, dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden.

3. 3 Flugzeugschleppbetrieb

Flugzeugschleppzüge haben nach dem Start nach Süden abzudrehen und ihren Steigflug außerhalb des Platzrundenbetriebs durchzuführen.

Schleppflugzeuge ordnen sich nach dem Ausklinken des Segelflugzeuges in die Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge ein und fliegen die Seilabwurfstelle an.

Das Schleppseil darf nur an der von der Luftaufsicht näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden.

Flugzeugschleppstarts dürfen nicht durchgeführt werden, solange die gelbe Warnblinkleuchte auf der Startwinde in Betrieb ist oder sich ein Luftfahrzeug im Endteil des Landeanfluges befindet.

4. Fallschirmabsprungbetrieb

4. 1 Das zum Absetzen der Fallschirmabspringer eingesetzte Luftfahrzeug muß mit einem betriebsbereiten Wechselsprechfunkgerät ausgerüstet sein und eine ständige Hörbereitschaft mit der Luftaufsicht aufrechterhalten.

4. 2 Fallschirmabspringer dürfen nicht abgesetzt werden, solange sich Segelflugzeuge im Anflug oder in der Platzrunde befinden.

4. 3 Während der Zeit zwischen Absprung und Landung der Fallschirmabspringer müssen die Triebwerke der am Boden stehenden Luftfahrzeuge stillstehen. Die Luftschrauben sind in waagerechte Stellung zu bringen.

4. 4 Anfliegende Luftfahrzeuge sind rechtzeitig durch Sprechfunk auf die Fallschirmabspringer aufmerksam zu machen.

5. Verkehr auf den Betriebsflächen

5. 1 Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Luftfahrzeugen nur mit Genehmigung der Luftaufsicht benutzt oder gekreuzt werden.

5. 2 Das Befahren des Rollfeldes ist während des Flugbetriebs nur mit besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

6. Flugplatzbenutzungsordnung

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

7. Strafbestimmungen

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVO als Straftat verfolgt.

8. Inkrafttreten

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft. Die Flugbetriebsregelung für den Verkehrslandeplatz "Hof-Pirk" vom 17. 9. 1972 (NfL I - 305/72) mit der Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz "Hof-Pirk" vom 23. 10. 1973 (NfL I - 338/73) wird aufgehoben.

Regierung von Mittelfranken
— Luftamt Nordbayern —
Im Auftrag
Triftshaeuser

I – 120/76

Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes und Segelfluggeländes Neumünster

Kiel, den 23. März 1976
VII/426b — 6009/4

I.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein als Luftfahrtbehörde hatte dem Flugsport-Club Neumünster e. V. mit Bescheid vom 1. 7. 1966 die luftrechtliche Genehmigung zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes und Segelfluggeländes erteilt.

Gem. § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 LuftVZO wird die Neufassung der Genehmigung unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich ergangenen Änderungen und Ergänzungen wie folgt bekanntgemacht:

1. **Bezeichnung**
   Verkehrslandeplatz und Segelfluggelände Neumünster

2. **Lage**
Nordwestlich in Randlage zur Stadt Neumünster

3. **Genehmigungsinhaber**
   Flugsport-Club Neumünster e. V., in Neumünster

4. **Bezugspunkt**
   a) Geographische Lage: 54°04'49"N 09°56'30"O
   b) Höhe: 22 m (72 ft) über NN

5. **Start- und Landebahn für Flugzeuge**

Richtung:	79°/259° rw
Länge:	600 m
Breite:	15 m
Belag:	Asphalt
Tragfähigkeit:	5.700 kg (MPW)
Richtung:	43°/223° rw
Länge:	600 m
Breite:	40 m
Belag:	Grasbahn
Tragfähigkeit:	5.700 kg (MPW)
Markierung:	Dachreiter

6. **Zugelassenes Luftfahrtgerät**
   a) Flugzeuge bis 5.700 kg (MPW)
   b) Hubschrauber bis 5.700 kg (MPW)
   c) Segelflugzeuge und Motorsegler (Winden- und Schleppstart)
   d) selbststartende Motorsegler
   e) Fallschirme zu Fallschirmabsprüngen
   f) Luftschiffe und bemannte Ballone
   g) Modellflugzeuge.

7. **Zweck des Landeplatzes**
   Landeplatz des allgemeinen Verkehrs und Segelfluggelände für Flüge nach Sichtflugregeln am Tage.
   Die Regelung des Flugplatzverkehrs gem. § 21a LuftVO wird in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I veröffentlicht.

NfL 203/66 wird hiermit aufgehoben.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
als Luftfahrtbehörde
Im Auftrag
Senft

I – 121/76

Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Salzgitter-Schäferstuhl

Braunschweig, den 23. Februar 1976
302.303 11 — 11

Am 23. Februar 1976 habe ich die der Luftsportgemeinschaft Schäferstuhl e. V., 3320 Salzgitter 51, Rheinstr. 44 erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) "Salzgitter-Schäferstuhl" vom 26. November 1974 (NfL I - 205/75) geändert. Die geographischen Koordinaten lauten:
52°01'54"Nord 10°21'51"Ost.

Der Präsident des Niedersächsischen
Verwaltungsbezirks Braunschweig
Im Auftrag
Heinichen

I – 122/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Berneck

Stuttgart, den 18. März 1976
Nr. 24 — 8735 Berneck/67

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721), und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) i. d. F. vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Berneck folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Stuttgart TMA Sektor A (kontrollierter Luftraum) beginnt über dem Gelände in einer Höhe von 304 m ü. Grund (1000 ft GND).

Auf das von der Bundesanstalt für Flugsicherung festgelegte Segelflugbeschränkungsgebiet Stuttgart sowie auf die ca. 6 km südöstlich verlaufende militärische Tiefflug-Verbindungsstrecke 15 wird hingewiesen.

1. 3 Die Betriebsflächen des Segelfluggeländes sind entsprechend der Platzdarstellungskarte (s. Anlage) zu betreiben und zu kennzeichnen.

2. **Segelflugbetrieb**

2. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. 2 Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2. 3 Der Flugbetrieb darf nur mit Ostplatzrunde abgewickelt werden. Segelflugzeuge müssen mindestens 400 m seitlichen Abstand zu der Mittellinie der Start- und Landebahn des Landeplatzes Göppingen-Berneck und deren Verlängerung einhalten.

2. 4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen.

2. 5 Der Startwindenfahrer hat den Startvorgang von Beginn an bis zum Einziehen des Seiles durch eine gelbe Warnblinkleuchte anzuzeigen.

2. 6 Solange auf der Landebahn 3 ein Segelflugzeug landet oder sich im Endanflug befindet, darf kein Windenstart durchgeführt werden. Dies gilt auch, wenn auf der Startbahn 15 ein Motorsegler mit eigener Kraft startet.

2. 7 Landebahn 1 u. 2 dürfen nicht gleichzeitig in Betrieb genommen werden.

2. 8 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

3. **Motorseglerbetrieb (Eigenstart)**

3. 1 Motorsegler dürfen mit eigener Kraft nur starten, wenn die Windenseile eingezogen sind und auf der Landebahn 3 kein Segelflugzeug landet oder sich im Endanflug befindet.

3. 2 Das Gelände muß nach dem Start in östlicher Richtung verlassen werden.

3. 3 Solange sich Personen oder Hindernisse im Bereich der Startbahn (einschl. Streifen) befinden, darf nicht gestartet werden.

3. 4 Landungen mit laufendem Triebwerk sind auf dem Gelände nicht zulässig.

4. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

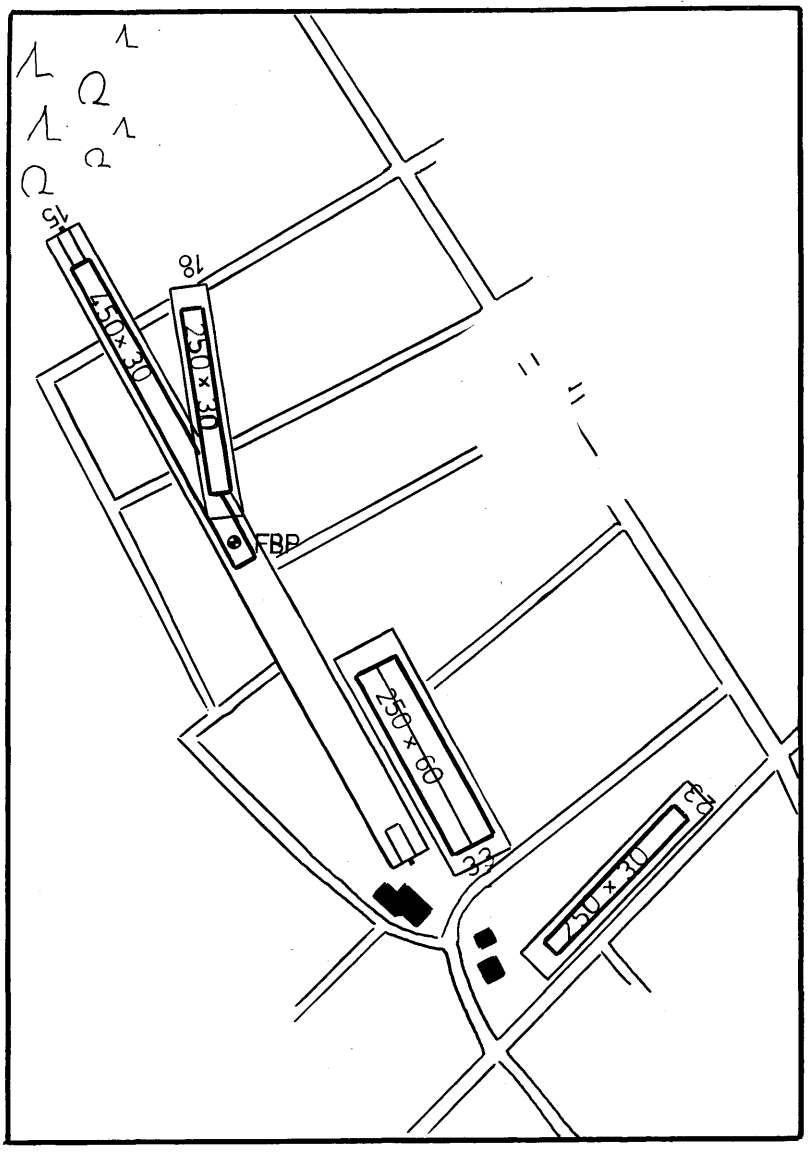
a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

4. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
Hagmayer



Segelfluggelände Berneck

Lageplan Betriebsflächen M 1 : 10000

I – 123/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Deckenpfronn-Egelsee

Stuttgart, den 12. Februar 1976
Nr. 24 - 8735 Deckenpfronn-Egelsee/49

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert am 30. 10. 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehsrordnung (LuftVO) i. d. F. vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Deckenpfronn-Egelsee folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach den Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Das Segelfluggelände Deckenpfronn-Egelsee liegt teilweise im Segelflugbeschränkungsgebiet Stuttgart.

Für die Durchführung des Flugbetriebs ist die Regelung des Segelflugbetriebs im Raum Stuttgart in der jeweils gültigen Fassung maßgeblich.

1. 3 Die von der Flugverkehrskontrollstelle Stuttgart für den Segelflugbetrieb in Deckenpfronn-Egelsee verfügten Betriebsbestimmungen bleiben unberührt.

1. 4 Segelflugbetrieb und Modellflugbetrieb (Betrieb mit Flugmodellen aller Art) dürfen nicht gleichzeitig durchgeführt werden.

S e g e l f l u g b e t r i e b darf n u r in der Zeit von 1030-1800 Uhr (lokal) durchgeführt werden.

Die übrige Zeit (Sonnenaufgang — 1030 Uhr sowie 1800 Uhr — Sonnenuntergang) ist dem Modellflugbetrieb vorbehalten. In dieser Zeit darf Segelflugbetrieb nur dann durchgeführt werden, wenn kein Modellflugbetrieb stattfindet.

1. 5 Auf den Flugbetrieb der benachbarten Segelfluggelände "Wildberg" und "Wächtersberg" ist zu achten.

2. Segelflugbetrieb

2. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. 2 Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2. 3 Der Flugbetrieb kann mit Nord- oder Südplatzrunde abgewickelt werden. Die Entscheidung trifft der Flugleiter.

2. 4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen.

2. 5 Der Startvorgang ist vom Startwindenfahrer von Beginn an und so lange durch eine gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil eingezogen ist.

2. 6 Solange Segelflugzeuge landen (einschließlich Endteil des Landeanfluges) dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden. Das Seil darf erst nach Landung des Segelflugzeugs ausgezogen werden.

2. 7 Thermikflüge müssen außerhalb des Platzbereichs durchgeführt werden.

2. 8 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

3. Verkehr auf den Betriebsflächen

a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

4. Strafbestimmungen

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

5. Inkrafttreten

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt mit ihrer Veröffentlichung in den NfL in Kraft.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
F e t z e r

I – 124/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Hermuthausen

Stuttgart, den 18. März 1976
Nr. 24 - 8735 Hermuthausen/15

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) i. d. F. vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Hermuthausen folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Wegen der Lage des Geländes zu dem 3 km südlich beginnenden Nahverkehrsbereich Schwäbisch Hall (Schwäbisch Hall TMA Sektor A 1000 ft GND) wird besonders auf die Sichtflugregeln im kontrollierten Luftraum hingewiesen. Die 3 km nördl. verlaufende Tiefflugverbindungsstrecke 14 ist zu beachten.

1. 3 Die Betriebsflächen des Segelfluggeländes sind entsprechend der Platzdarstellungskarte (s. Anlage) zu betreiben und zu kennzeichnen.

2. **Segelflugbetrieb**

2. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. 2 Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2. 3 Der Flugbetrieb kann mit Nord- oder Südplatzrunde abgewickelt werden. Die Entscheidung trifft der Flugleiter.

2. 4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen.

2. 5 Der Startvorgang ist vom Startwindenfahrer von Beginn an und so lange durch eine gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil eingezogen ist.

2. 6 Solange Segelflugzeuge landen (einschl. Endteil des Landeanflugs) oder Motorsegler starten/landen, dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden.

2. 7 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

3. **Motorseglerbetrieb**

3. 1 Die Platzrunde bei Flugbetrieb mit Motorseglern, die mit eigener Kraft starten, liegt im Süden; Platzrundenhöhe 2000 ft MSL.

Das Überfliegen von Hermuthausen im Steigflug ist zu vermeiden.

3. 2 Solange die gelbe Blinkleuchte auf der Winde in Betrieb ist, darf weder gestartet noch gelandet werden.

3. 3 Hat ein Motorsegler beim Start in Richtung 08 nach Erreichen der halben Bahnlänge noch nicht abgehoben, ist der Start abzubrechen. Die halbe Bahnlänge ist zu kennzeichnen.

3. 4 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Landebahn befinden, darf nicht gestartet oder gelandet werden.

4. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Verfahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

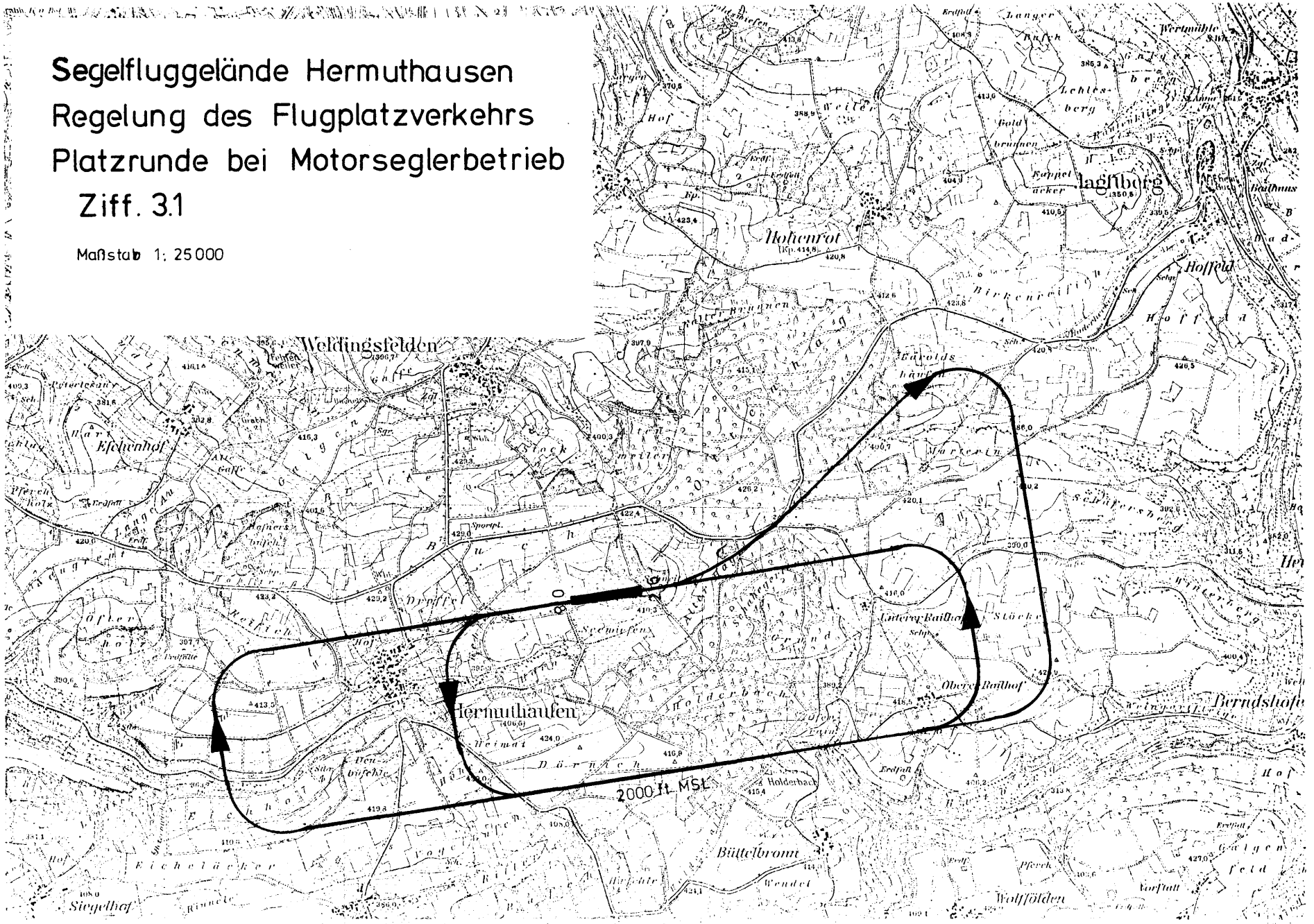
5. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
F e t z e r

Segelfluggelände Hermuthausen
Regelung des Flugplatzverkehrs
Platzrunde bei Motorseglerbetrieb
Ziff. 3.1

Maßstab 1: 25 000



I – 125/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Löchgau

Stuttgart, den 18. März 1976
Nr. 24 - 8735 Löchgau/16

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) i. d. F. vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Löchgau folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Der kontrollierte Luftraum (Stuttgart TMA Sektor B) beginnt bei 518 m ü. Grund (1700 ft GND).
Auf die von der BFS erlassene "Regelung des Segelflugbetriebs im Raum Stuttgart" (NfL I - 143/72) wird hingewiesen.

1. 3 Die Betriebsflächen des Segelfluggeländes sind entsprechend der Platzdarstellungskarte (s. Anlage) zu betreiben und zu kennzeichnen.

2. **Segelflugbetrieb**

2. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. 2 Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2. 3 Der Flugbetrieb kann mit Nord- oder Südplatzrunde abgewickelt werden. Die Entscheidung trifft der Flugleiter.

2. 4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen.

2. 5 Der Startvorgang ist vom Startwindenfahrer von Beginn an und so lange durch eine gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil eingezogen ist.

2. 6 Solange Segelflugzeuge landen (einschl. Endteil des Landeanflugs) oder Motorsegler starten/landen, dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden.

2. 7 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

3. **Motorseglerbetrieb**

3. 1 Die Platzrunde bei Flugbetrieb mit Motorseglern, die mit eigener Kraft starten, liegt im Süden, Platzrundenhöhe 1600 ft MSL. Das Überfliegen von Löchgau und Freudental ist auszuschließen.

3. 2 Solange die gelbe Blinkleuchte auf der Winde in Betrieb ist, darf weder gestartet noch gelandet werden.

3. 3 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Landebahn befinden, darf nicht gestartet oder gelandet werden.

4. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

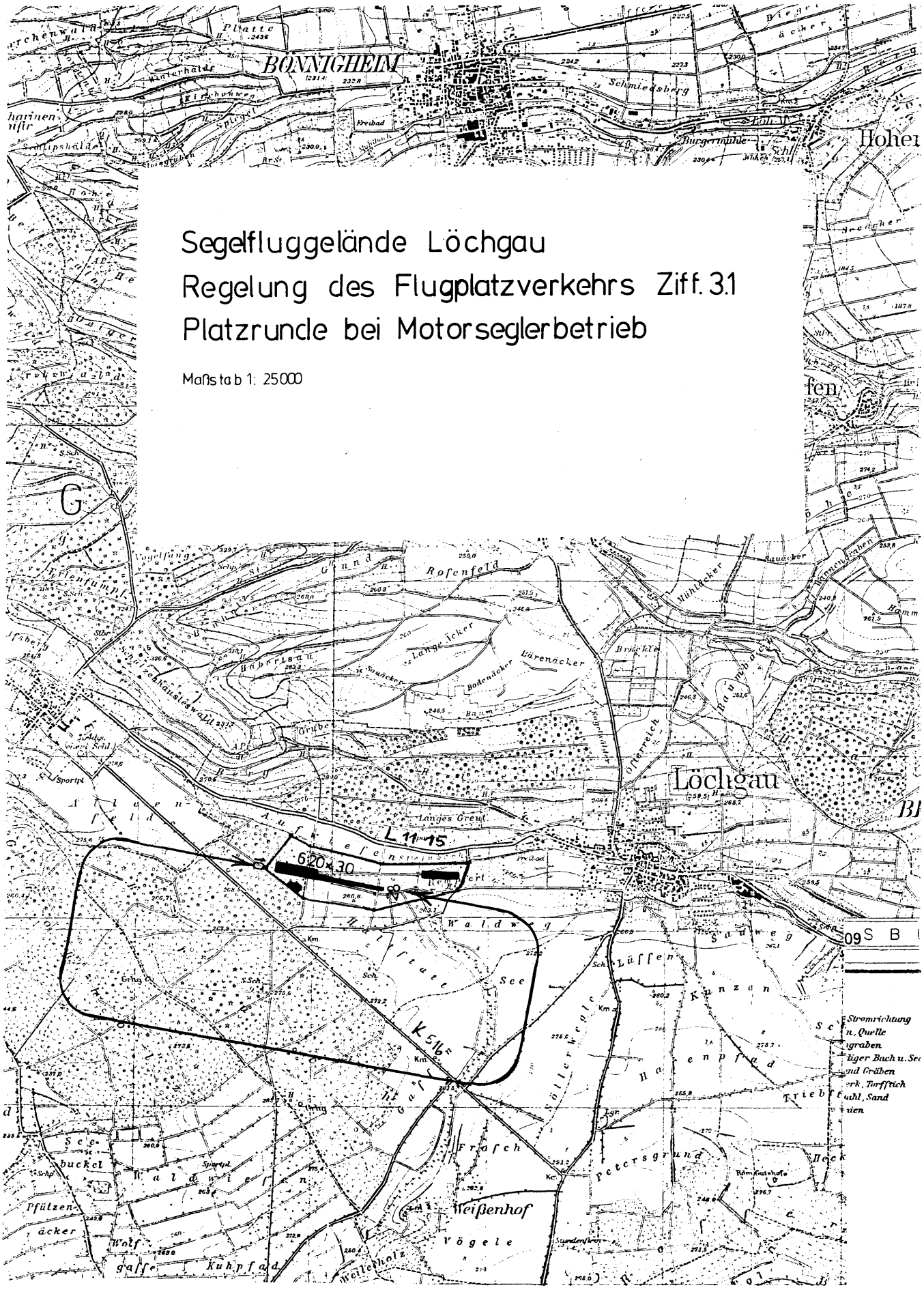
a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

5. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
Hagmayer



Segelfluggelände Löchgau
Regelung des Flugplatzverkehrs Ziff. 3.1
Platzrunde bei Motorseglerbetrieb

Maßstab 1: 25000

I – 126/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Vaihingen/Enz

Stuttgart, den 18. März 1976
Nr. 24 - 8735 Vaihingen/6

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) i. d. F. vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Vaihingen folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Der kontrollierte Luftraum (Stuttgart TMA Sektor B) beginnt bei 518 m ü. Grund (1700 ft GND).

1,5 km südlich des Geländes beginnt Stuttgart TMA Sektor A mit 304 m ü. Grund (1000 ft GND).

Auf die von der Bundesanstalt für Flugsicherung erlassene "Regelung des Segelflugbetriebes im Raum Stuttgart" (NfL I - 143/72) wird hingewiesen.

Das Beschränkungsgebiet beginnt ca. 3 km südöstlich des Geländes.

1. 3 Die Betriebsflächen des Segelfluggeländes sind entsprechend der Platzdarstellungskarte (s. Anlage) zu betreiben und zu kennzeichnen.

2. **Segelflugbetrieb**

2. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. 2 Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2. 3 Der Flugbetrieb muß wegen der Hochspannungsleitung mit Südplatzrunde abgewickelt werden.

2. 4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen.

2. 5 Wenn ein Segelflugzeug landet bzw. sich im Endteil des Landeanflugs befindet, darf kein Start durchgeführt und auch auf der Startbahn kein Segelflugzeug bereitgestellt werden.

2. 6 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

3. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

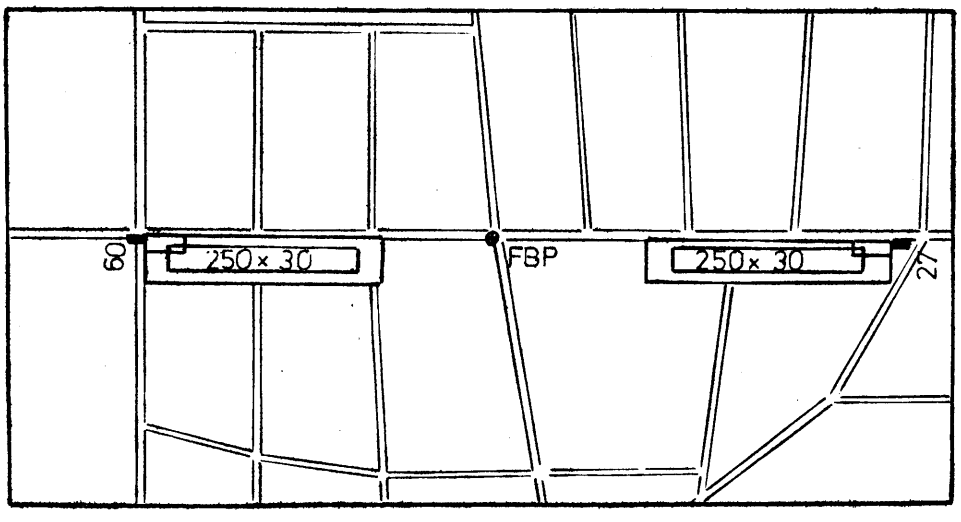
a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

4. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
Hagmayer



Segelfluggelände Vaihingen

Lageplan

Betriebsflächen M 1 : 10 000

I – 127/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Weipertshofen

Stuttgart, den 18. März 1976
Nr. 24 - 8735 Weipertshofen/32

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) i. d. F. vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Weipertshofen folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Auf das etwa 1 km östlich des Geländes beginnende Tiefgebiet 7 sowie auf das Segelflugbeschränkungsgebiet Stuttgart (NfL I - 143/72 und 85/74) wird hingewiesen.

1. 3 Die Betriebsflächen des Segelfluggeländes sind entsprechend der Platzdarstellungskarte (s. Anlage) zu betreiben und zu kennzeichnen.

2. **Segelflugbetrieb**

2. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. 2 Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2. 3 Der Flugbetrieb kann mit Nord- oder Südplatzrunde abgewickelt werden. Die Entscheidung trifft der Flugleiter.

2. 4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen. Die Sicherungsposten für die beiden kreuzenden Verbindungsstraßen sind in diese Verbindung mit einzubeziehen.

2. 5 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

2. 6 Windenstarts dürfen erst dann durchgeführt werden, wenn die beiden Verbindungsstraßen gem. den Auflagen der Genehmigung gesichert sind.

3. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

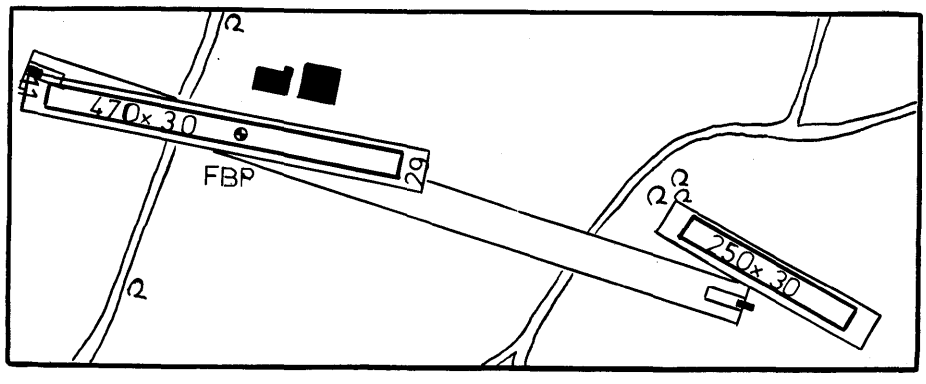
a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

4. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
Fetzer



Segelfluggelände Weipertshofen

Lageplan

Betriebsflächen M 1: 10000

I – 128/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Welzheim

Stuttgart, den 18. März 1976
Nr. 24 - 8735 Welzheim/13

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) i. d. F. vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Welzheim folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Auf den kontrollierten Luftraum (Stuttgart TMA Sektor A) 1000 ft GND sowie auf das Segelflugbeschränkungsgebiet Stuttgart (NfL I - 143/72 u. 85/74) wird hingewiesen.

1. 3 Die Betriebsflächen des Segelfluggeländes sind entsprechend der Platzdarstellungskarte (s. Anlage) zu betreiben und zu kennzeichnen.

2. **Segelflugbetrieb**

2. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. 2 Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2. 3 Der Flugbetrieb kann mit Nord- oder Südplatzrunde abgewickelt werden. Die Entscheidung trifft der Flugleiter.

2. 4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen.

2. 5 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

2. 6 Bei Betrieb der Start- und Landebahn "Ost" darf das Schleppseil erst dann innerhalb der Betriebsfläche ausgezogen werden, wenn sich kein Segelflugzeug im Anflug befindet.

3. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

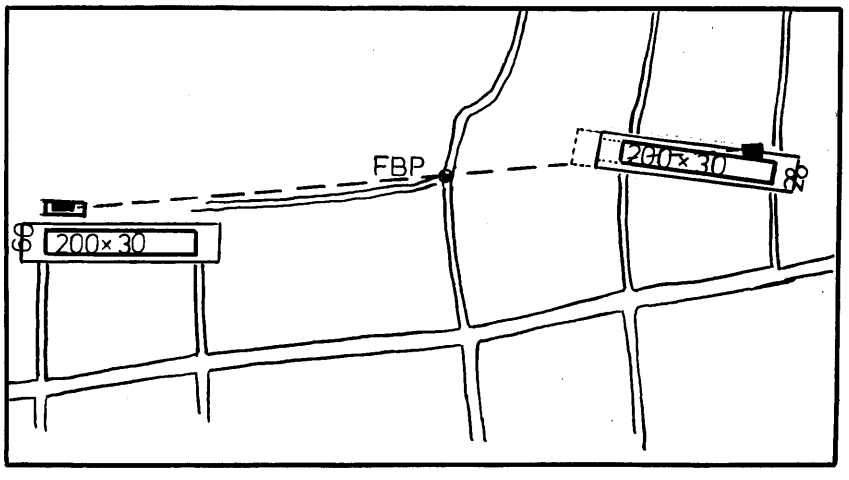
a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

4. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
F e t z e r



Segelfluggelände Welzheim
Lageplan

Betriebsflächen · M 1: 10000

I – 129/76

Luftfahrtkarte ICAO 1 : 500 000

Frankfurt (Main), den 8. April 1976
Büro NfL — Az.: 1924.693

Die Bundesanstalt für Flugsicherung gibt die Neuauflage der Luftfahrtkarte ICAO 1 : 500 000 bekannt. Die Ausgabe 1975 dieses Kartenwerks wird mit Wirkung vom 22. April 1976 für ungültig erklärt.

Stand der Flugsicherungsangaben: 25. März 1976. Soweit Unterlagen vorhanden waren, wurden alle Änderungen, die bis zum 1. 4. 76 wirksam werden, berücksichtigt.

Die Grundkarten sind vom Institut für Angewandte Geodäsie nach dem Stand vom Januar 1976 nachgeführt worden.

Auf folgende Änderungen und Verbesserungen wird besonders hingewiesen:

a) Durch Versetzung von Ortsnamen, durch Verzicht auf die Namen von Hubschrauberlandeplätzen an Krankenhäusern in den Großstädten und Kenntlichmachung solcher Hubschrauberlandeplätze durch ein besonderes Symbol wurde der Versuch unternommen, die Lesbarkeit der Karte, insbesondere in den Ballungsgebieten, zu verbessern.

b) Die Schummerung wurde durch drucktechnische Maßnahmen verstärkt, um die Geländedarstellung in den Mittelgebirgen zu verbessern.

c) Die Frequenztabellen auf der Rückseite wurden neu bearbeitet und durch eine bessere Gliederung übersichtlicher gestaltet.

d) Im Vorgriff auf in Vorbereitung befindliche Bekanntmachungen wurde eine neue Ausnahmeregelung für Flüge in der FlugÜZ im Raum Fulda in die Karte aufgenommen.

Grundlegende Änderungen des Kartenbildes wurden nicht durchgeführt. Die Änderungen des Flugsicherungsaufdrucks waren, teilweise bedingt durch umfassende Änderungen der Luftraumstruktur im süddeutschen Luftraum, sehr zahlreich und betreffen so wichtige Angaben, daß die Weiterverwendung der alten Karten ein Sicherheitsrisiko darstellen kann.

Der Preis je Kartenblatt beträgt 8,50 DM.

Die Karten sind von der Auslieferungsfirma

R. Eisenschmidt GmbH
Schwanthaler Straße 59, Postfach 700 306
6000 Frankfurt (Main) 70

oder über den Fachhandel erhältlich.

NfL I - 138/75 vom 7. April 1975 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 130/76

7. Änderung zur 8. Auflage des Sonderdrucks "Flugplätze mit Segelflugbetrieb" vom 15. Mai 1974

Frankfurt (Main), den 22. März 1976
BFS/Büro NfL — Az.: 1926

Hiermit werden die nachstehenden Änderungen der genehmigten Flugplätze mit Segelflugbetrieb bekanntgegeben.

Die angegebenen laufenden Nummern beziehen sich auf den Sonderdruck "Flugplätze mit Segelflugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland" nach dem Stand vom 15. Mai 1974 (siehe NfL I - 253/74).

W = Windenstart
SMS = Selbststartende Motorsegler
FSch = Flugzeug-Schleppstart
S = Segelfluggelände
L = Landeplatz
F = Flughafen
M = Militärflugplatz
B = Bauschutzbereich

Lfd. Nr.	Bezeichnung, Lage, Bezugspunkt mit Höhe über NN		
	B. Bayern		
streichen:			
100	Netzaberg		
	E. Hessen		
neu:			
15a	Der lange Tannenwald b. Wernges Vogelsbergkreis 50 41 07 N 09 24 47 O (360 m)	SMS	S
ändern:			
60	Wolfhagen/Granerberg 51 18 30 N 09 10 35 O **(312 m)**	FSch	S, L
	F. Niedersachsen		
neu:			
45a	Oppershausen 52 35 50 N 10 13 25 O (43 m)	W	S
63a	Ummern 52 37 18 N 10 24 43 O (65 m)	W	S
streichen:			
22	Göttingen-Settmarshausen		
	G. Nordrhein-Westfalen		
ändern:			
23	Eisernhardt bei Siegen 50 **51** 19 N 08 00 **50** O (388 m)	W FSch	S
	K. Schleswig-Holstein		
ändern:			
21	Westerland/Sylt 54 54 48 N 08 20 36 O (7,70 m)	W **FSch**	S, L, B

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

NfL I - 131/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 8. April 1976

I – 131/76

Bekanntmachung über die Sicherung des Flugbetriebs nach Sichtflugregeln gegenüber militärischen Tiefflügen

Frankfurt (Main), den 1. April 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — AZ.: 2231

A. 1. **Begriffsbestimmung Tiefflug**

Tiefflug i. S. der Vorschriften des Bundesministers der Verteidigung ist jeder Flug, der, ausgenommen bei Start und Landung

a) bei Tage in einer Flughöhe von 450 m (1500 Fuß) oder weniger über Grund oder Wasser,

b) bei Nacht in festgelegten Flughöhen auf besonderen Flugstrecken (Nachttiefflugstrecken)

durchgeführt wird.

2. **Tiefflugsystem**

2. 1 500-Fuß-Tiefflug gebiet

Ein Gebiet für Tiefflüge bei Tag, das in Höhen von 150-450 m (500-1500 Fuß) über Grund beflogen wird.

Anmerkung:

Dieses Gebiet erstreckt sich bereits seit Oktober 1968 über den gesamten Luftraum der Bundesrepublik Deutschland. Ausgenommen sind:

a) Kontrollzonen
b) Flugplatzverkehrszonen
c) Gebiete mit Flugbeschränkungen
d) Gefahrengebiete
e) die in den Tiefflugkarten dargestellten Gebiete hoher Verkehrsdichte
f) Schutzzonen
g) Großstädte
h) Kurorte, Krankenhäuser u. ähnliches

2. 2 Nachttiefflugstrecken

Flugstrecken für Tiefflüge bei Nacht mit einer Breite von 4,5 km (2.5 sm) beiderseits ihrer Mittellinie und festgelegten Flughöhen von nicht weniger als 300 m (1000 Fuß) über Grund. Flüge werden nach Sicht- und Instrumentenflugbedingungen durchgeführt.

3. **Flugbetriebszeiten**

3. 1 Tiefflüge bei Tag werden montags bis freitags, außer an gesetzlich festgelegten Feiertagen zu folgenden Zeiten durchgeführt:

Von 30 Minuten vor Sonnenaufgang, jedoch nicht vor 0600 Uhr MGZ bis Sonnenuntergang, jedoch nicht nach 1600 Uhr MGZ.

3. 2 Tiefflüge auf den Nachttiefflugstrecken von 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 2300 Uhr MGZ.

B. 1. Der Bundesminister der Verteidigung hat zur Sicherung des Flugbetriebes nach Sichtflugregeln gegenüber militärischen Tiefflügen für bestimmte, in den Anlagen aufgeführte Flugplätze, eine Schutzzone im Umkreis von 3,7 km (2 sm) um den jeweiligen Flugplatzbezugspunkt festgelegt, die im Tiefflug nicht durchflogen werden darf.

Dabei wird unterschieden zwischen

a) ständigen Schutzzonen, die unbefristet eingerichtet werden (Anlage 1)

b) periodisch befristete Schutzzonen, die nur für die Zeit vom 1. April bis 30. September eines jeden Kalenderjahres eingerichtet worden sind (Anlage 2) und

c) zeitlich befristeten Schutzzonen, die nur auf besonderen Antrag eingerichtet werden.

Für Flugplätze ohne Schutzzonen können bei besonderen Anlässen (Luftveranstaltungen, Durchführung von Segelflug-/Ausbildungslehrgängen u. ä.) vom Luftwaffenamt, Abt. Flugbetrieb/SAR, zeitlich befristete Schutzzonen festgelegt werden. Der Antrag muß über die zuständige Luftfahrtbehörde gestellt werden und mindestens 4 Wochen vor dem gewünschten Zeitpunkt der Wirksamkeit der Schutzzone dem Luftwaffenamt, Abt. Flugbetrieb/SAR vorliegen und folgende Angaben enthalten:

Name des Flugplatzes

geographische Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes

Zeitraum der Veranstaltung

Art der Veranstaltung, z. B. Anfänger, Schulung, Leistungsflüge etc.

Anzahl der teilnehmenden Segelflugzeuge, Motorsegler und -flugzeuge.

2. Im Luftraum des Tiefflugsystems werden sowohl militärische Flüge mit schnellfliegenden Strahlflugzeugen als auch zivile Flüge mit langsameren konventionellen Luftfahrzeugen durchgeführt. Auf die Notwendigkeit einer besonderen intensiven, zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Beobachtung des Luftraumes wird daher ausdrücklich hingewiesen. Im übrigen sollten, wenn immer möglich, zur Erhöhung der Flugsicherheit, zivile Flüge und militärische Flüge ohne Tiefflugauftrag während

a) der Flugbetriebszeiten für Tiefflüge bei Tag in einer Höhe von mehr als 450 m (1500 Fuß) über Grund und damit **oberhalb des Tiefflugsystems** durchgeführt werden,

b) der Flugbetriebszeiten für Tiefflüge bei Nacht **Nachttiefflugstrecken** meiden bzw. im rechten Winkel mit einem Vertikalabstand von mindestens 150 m (500 Fuß) von der für diese Strecke jeweils vorgeschriebenen Flughöhe unter- oder überfliegen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

Anlage 1

Flugplätze mit ständiger Schutzzone

Name	ARP
Aalen-Heidenheim	48 46 44 N 10 15 57 E
Arnsberg	51 29 05 N 07 54 01 E
Augsburg-Mühlhausen	48 25 34 N 10 55 59 E
Baden-Baden/Oos	48 47 36 N 08 11 17 E
Bad Nauheim-Reichelsheim	50 20 00 N 08 52 50 E
Bielefeld-Windelsbleiche	51 58 02 N 08 32 51 E
Bonn-Hangelar	50 46 12 N 07 09 53 E
Borkenberge	51 46 48 N 07 17 10 E
Bremerhaven/Am Luneort	53 30 24 N 08 34 33 E
Burg Feuerstein	49 47 42 N 11 08 04 E
Dahlemer Binz	50 24 26 N 06 31 46 E
Dinslaken/Schwarze Heide	51 37 03 N 06 51 50 E
Donaueschingen-Villingen	47 58 30 N 08 31 20 E
Dortmund/Wickede	51 30 51 N 07 36 20 E
Egelsbach	49 57 35 N 08 39 00 E
Emden	53 23 33 N 07 13 35 E
Essen-Mülheim	51 24 13 N 06 56 17 E
Flensburg-Schäferhaus	54 46 30 N 09 22 48 E
Ganderkesee Atlas Airfield	53 02 15 N 08 30 22 E
Hamm-Lippewiesen	51 41 29 N 07 49 03 E
Hartenholm	53 55 00 N 10 02 30 E
Herzogenaurach	49 35 05 N 10 52 30 E
Heubach	48 48 12 N 09 55 43 E
Hornberg	48 44 48 N 09 51 50 E
Juist	53 40 56 N 07 03 31 E
Karlsruhe-Forchheim	48 58 51 N 08 19 55 E
Kassel-Calden	51 24 29 N 09 22 31 E
Kempten-Durach	47 41 37 N 10 20 22 E
Kirchheim-Teck	48 37 55 N 09 25 55 E
Koblenz-Winningen	50 19 32 N 07 31 42 E
Landshut	48 30 49 N 12 02 11 E
Mannheim-Neuostheim	49 28 25 N 08 31 00 E
Marl-Loemühle	51 38 56 N 07 09 56 E
Mönchengladbach	51 13 54 N 06 30 19 E
Mosbach-Lohrbach	49 24 00 N 09 07 30 E
Münster-Telgte	51 56 46 N 07 46 25 E
Nabern/Teck	48 36 49 N 09 28 42 E
Oberpfaffenhofen	48 04 56 N 11 17 04 E
Oerlinghausen	51 55 57 N 08 39 52 E
Osnabrück-Atterheide	52 17 16 N 07 58 27 E
Paderborn-Lippstadt	51 36 54 N 08 37 16 E
Peine/Eddesse	52 24 14 N 10 13 48 E
Porta-Westfalica	52 13 25 N 08 51 50 E
Rendsburg-Schachtholm	54 13 11 N 09 36 16 E
Siegerland	50 42 32 N 08 05 02 E
Speyer	49 18 21 N 08 27 09 E
Stadtlohn-Wenningfeld	51 59 49 N 06 50 35 E
Straubing-Wallmühle	48 54 07 N 12 31 11 E
St. Michaelisdonn	53 58 48 N 09 08 40 E
Uetersen	53 38 55 N 09 42 19 E
Westerland/Sylt	54 54 48 N 08 20 36 E
Worms	49 36 27 N 08 22 04 E

Anlage 2

Flugplätze mit periodisch befristeter Schutzzone

Name	ARP
Allendorf/Eder	51 02 12 N 08 40 48 E
Bad Dürkheim	49 28 27 N 08 11 50 E
Bad Pyrmont	51 57 47 N 09 17 36 E
Bad Wörishofen-Nord	48 01 02 N 10 37 02 E
Beilngries	49 01 21 N 11 29 10 E
Borkum	53 35 50 N 06 42 36 E
Bottenhorn	50 47 45 N 08 28 00 E
Der Ring in Schwalmstadt	50 53 33 N 09 15 00 E
Donauwörth-Genderkingen	48 42 14 N 10 51 08 E
Gelnhausen	50 11 54 N 09 10 16 E
Grefrath-Niershorst	51 20 07 N 06 21 42 E
Klippeneck	48 06 30 N 08 45 50 E
Korbach	51 15 18 N 08 52 38 E
Langeoog	53 44 40 N 07 29 58 E
Leutkirch-Unterzeil	47 51 35 N 10 00 56 E
Meschede-Schüren	51 18 13 N 08 14 18 E
Neumünster	54 04 49 N 09 56 30 E
Norderney	53 42 31 N 07 13 46 E
Oldenburg-Hatten	53 04 14 N 08 18 52 E
Schwenningen am Neckar	48 04 00 N 08 34 20 E
St. Peter-Ording	54 18 34 N 08 41 05 E
Trier-Euren	49 43 28 N 06 36 12 E
Vilshofen	48 38 10 N 13 11 50 E
Wangerooge	53 47 20 N 07 55 00 E
Wyk auf Föhr	54 41 13 N 08 31 58 E

NfL I - 132-153/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 22. April 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 132/76	67. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung von Funkfrequenzen)	122
I — 133/76	2. VO zur Änderung der VO zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik	122
I — 134/76	5. VO zur Änderung der 18. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)	123
I — 135/76	8. VO zur Änderung der 12. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen München)	123
I — 136/76	2. VO zur Änderung der 52. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Münster-Osnabrück)	124
I — 137/76	29. VO zur Änderung der 8. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren)	125
I — 138/76	Ergänzung der Genehmigung zur Erweiterung des Flughafens Düsseldorf	125
I — 139/76	Beschränkung des Nachtflugbetriebs auf dem Verkehrsflughafen München	125
I — 140/76	Betriebsbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Nürnberg	126
I — 141/76	Flugversuche mit „geo. VASIS" für Sichtanflüge auf dem Flughafen Braunschweig-Waggum	126
I — 142/76	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	127
I — 143/76	Ergänzende Bekanntmachung der Bundesanstalt für Flugsicherung zu der Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	127
I — 144/76	Vergleichsfliegen im Segelflug in Reinheim	128
I — 145/76	Flugtag in Augsburg	128
I — 146/76	Flugtag „Roter Baron" in Mannheim-Neuostheim	128
I — 147/76	Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sondenballone des Deutschen Wetterdienstes am Standort des Kernkraftwerkes Grohnde	128
I — 148/76	Inbetriebnahme der Luftraumnutzungszentrale (LRNZ)	129
I — 149/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Altdorf-Wallburg	129
I — 150/76	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Karlshöfen	130
I — 151/76	Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Schwäbisch Hall sowie des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle am Militärflugplatz Schwäbisch Hall	131
I — 152/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf den Verkehrslandeplätzen Schwäbisch Hall-Weckrieden und Schwäbisch Hall-Hessental außerhalb der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle am Militärflugplatz Schwäbisch Hall	131
I — 153/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Daun-Senheld	133

Inhaltsangabe der NfL II - 33/76 vom 22. April 1976

II — 33/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge — Neuzulassungen und Veränderungen

Inhaltsangabe der NfL II - 34/76 vom 22. April 1976

II — 34/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 35-39/76 vom 22. April 1976

II — 35/76 Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr über die Allgemeine Anerkennung ausländischer Luftfahrerscheine nach § 28 Abs. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) .....

II — 36/76 1. Nachtrag zum Verzeichnis der Fliegerärztlichen Untersuchungsstellen und amtlich bestellten ärztlichen Sachverständigen für Fliegertauglichkeitsuntersuchungen

II — 37/76 Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsforderungen .....

II — 38/76 3. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät .....

II — 39/76 Bekanntmachung über das zulässige Alter von Schläuchen und Schlauchleitungen aus Elastomeren .....

I – 132/76

Siebenundsechzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Funkfrequenzen) vom 8. April 1976

Frankfurt (Main), den 8. April 1976
BFS/Z I 5 I 4 — Az.: 122 : 062 52

Auf Grund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 20 vom 30. Januar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 35/76), zuletzt geändert durch die Sechsundsechzigste Änderungsverordnung vom 22. März 1976 (Bundesanzeiger Nr. 64 vom 1. April 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 103/76), wird für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs mit der Flugverkehrskontrollstelle Hannover während der Industrie-Messe und Luftfahrtschau 1976 wie folgt geändert:

Zusätzliche Frequenzen

Flugplatzkontrolldienst

121,70 (DEP) — Erteilung von IFR-Streckenfreigaben
122,70 (TURM/TWR) — Ausweichfrequenz
124,50 (TURM/TWR) — Vorführungsflüge

Anflugkontrolldienst

120,75 (APP) — Ausweichfrequenz

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 28. April 1976, 0630 Uhr MGZ, in Kraft und am 9. Mai 1976, 2000 Uhr MGZ, außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 133/76

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik

Bonn, den 25. März 1976
L 1/60.01.38-02.02

Nachstehend wird die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 10. März 1976 nachrichtlich bekanntgemacht.

Die Verordnung ist im Bundesgesetzblatt Teil I S. 705 verkündet worden und am 1. September 1975 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Faull

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 10. März 1976

Auf Grund des § 5 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik vom 30. Oktober 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 1053) wird verordnet:

§ 1

In § 1 der Verordnung zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 30. Oktober 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 1056), geändert durch die Verordnung vom 12. November 1973 (Bundesgesetzblatt I S. 1675), wird das Wort "Berlin-Tempelhof" gestrichen.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 10 des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. September 1975 in Kraft.

Bonn, den 10. März 1976

Der Bundesminister für Verkehr
K. Gscheidle

I – 134/76

Fünfte Verordnung zur Änderung der Achtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 31. März 1976

Frankfurt (Main), den 31. März 1976
BFS/Z — I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achtzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 22. Juni 1970 (Bundesanzeiger Nr. 122 vom 9. Juli 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 195/70), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung vom 23. April 1974 (Bundesanzeiger Nr. 86 vom 9. Mai 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 136/74), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 Satz 1 wird zwischen dem Wort "Wedausee" und dem Zeichen für Pflichtmeldepunkt "(▲)" das Wort "(NOVEMBER)-" eingefügt.
2. In § 1 Abs. 1 Satz 2 wird zwischen der Ortsbezeichnung "Krefeld" und dem Zeichen für Pflichtmeldepunkt "(▲)" das Wort "(WHISKEY)-" und zwischen der Ortsangabe "Urdinger Brücke" und dem Zeichen für Pflichtmeldepunkt "(▲)" das Wort "(BRAVO)-" eingefügt.
3. In § 1 Abs. 1 Satz 3 wird zwischen der Ortsbezeichnung "Neuß" und dem Zeichen für Pflichtmeldepunkt "(▲)" das Wort "(SIERRA)-" eingefügt.
4. In § 1 Abs. 1 Satz 4 wird zwischen der Ortsangabe "Neandertal-Brücke" und dem Zeichen für Pflichtmeldepunkt "(▲)" das Wort "(ECHO)-" eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Mai 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 135/76

Achte Verordnung zur Änderung der Zwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen München) vom 22. März 1976

Frankfurt (Main), den 22. März 1976
BFS/Z I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) wird verordnet:

Artikel 1

Die Zwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen München) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1972 (Bundesanzeiger Nr. 173 vom 14. September 1972; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 269/72), zuletzt geändert durch die Siebente Änderungsverordnung hierzu vom 21. November 1975 (Bundesanzeiger Nr. 223 vom 2. Dezember 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 370/75) wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 3 wird in der Tabelle der Warteverfahren beim Wartepunkt "Wasserburg DVOR" in Spalte 3 die Angabe "4000" durch die Angabe "5000" ersetzt.

2. In § 2 Abs. 5 werden die Angaben zu Nummer 1 bis 6 durch folgende Fassung ersetzt:

"1. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Erding VORTAC

Abflug von Erding VORTAC auf dem Leitstrahl 155 bis zum Erfliegen des ILS-Landekurses (247°) in einer Höhe von 5000 Fuß über NN. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen des Leitstrahls 181 von Erding VORTAC zu beginnen. Hierbei ist Leitstrahl 202 von Erding VORTAC (2 DME MUN VORTAC) nicht unter 3810 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 3050 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze:

Für den Flugbetrieb nach

Betriebsstufe I: 1911 Fuß über NN

Betriebsstufe II: 1828 Fuß über NN

Für den Anflug ohne Gleitwegführung: 2011 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren:

Geradeaus-Steigflug auf eine Höhe von 4000 Fuß über NN, dann eine Linkskurve durchführen und Steigflug in Richtung Wasserburg DVOR bis auf eine Höhe von 5000 Fuß über NN.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Wasserburg DVOR

Abflug von Wasserburg DVOR auf dem Leitstrahl 350 bis zum Erfliegen des ILS-Landekurses (247°) in einer Höhe von 5000 Fuß über NN. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen des Leitstrahls 332 von Wasserburg DVOR (6 DME MUN VORTAC) zu beginnen. Hierbei ist Leitstrahl 312 von Wasserburg DVOR (2 DME MUN VORTAC) nicht unter 3810 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 3050 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 1

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

3. ILS-Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Maisach NDB

Abflug von Maisach NDB in Flugfläche 70 mit Kurs 170°. Nach Durchfliegen des Leitstrahls 265 von München VORTAC Sinkflug auf eine Höhe von 5000 Fuß über NN beginnen. ILS-Landekurs (067°) in einer Höhe von 5000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen der Peillinie 345° von Wolfratshausen NDB (16 DME MUN VORTAC) zu beginnen. Hierbei ist das Voreinflugzeichen (OM-West) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze:

Für den Flugbetrieb nach

Betriebsstufe I: 1930 Fuß über NN

Für den Anflug ohne Gleitwegführung: 2165 Fuß über NN.

Fehlanflugverfahren:

Geradeaus-Steigflug auf eine Höhe von 4000 Fuß über NN, dann Rechtskurve durchführen und weiteren Steigflug in Richtung Wolfratshausen NDB auf eine Höhe von 6000 Fuß über NN fortsetzen.

4. ILS-Anflug zur Landebahn 07 von Wolfratshausen NDB

Abflug von Wolfratshausen NDB mit Kurs 310° bis zum Erfliegen des ILS-Landekurses (067°) in einer Höhe von 5000 Fuß über NN. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Anflug ohne Gleitwegführung: Wie unter Nr. 3

Bei Anflügen aus der Warteschleife Wolfratshausen NDB ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen:

Anflugkurs 070° über den Wartepunkt hinaus fortsetzen; nach Durchfliegen des Leitstrahls 217 von München VORTAC (17 DME MUN VORTAC) Rechtskurve einleiten und Wolfratshausen NDB auf Abflugkurs 310° verlassen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 3

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 3

5. NDB-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Erding VORTAC

Abflug von Erding VORTAC auf dem Leitstrahl 155 und Endanflugkurs 247° in Richtung München NDB in einer Höhe von 5000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug beim Durchfliegen des Leitstrahls 181 von Erding VORTAC (6 DME MUN VORTAC) beginnen und bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze fortsetzen. Hierbei ist Leitstrahl 202 von Erding VORTAC (2 DME MUN VORTAC) nicht unter 3810 Fuß über NN zu durchfliegen und München NDB in einer Höhe von 3050 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: 2198 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

6. NDB-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Wasserburg DVOR

Abflug von Wasserburg DVOR auf dem Leitstrahl 350 und Endanflugkurs 247° in Richtung München NDB in einer Höhe von 5000 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug beim Durchfliegen des Leitstrahls 332 von Wasserburg DVOR (6 DME MUN VORTAC) beginnen und bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze fortsetzen. Hierbei ist Leitstrahl 312 von Wasserburg DVOR (2 DME MUN VORTAC) nicht unter 3810 Fuß über NN zu durchfliegen und München NDB in einer Höhe von 3050 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 5

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1."

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecken "DM 1" und "DM 11" unter "Höhenbeschränkung:" die Angabe "bis Walda VOR Flugfläche 90 oder darunter" ersatzlos gestrichen.

4. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "DM 2" unter "Höhenbeschränkung" nach Satz eins folgender Satz eingefügt: "Mike NDB ist in Flugfläche 120 oder darunter zu überfliegen."

5. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "DM 32" unter "Höhenbeschränkung" nach Satz eins folgender Satz eingefügt: "Mike NDB ist in Flugfläche 120 oder darunter zu überfliegen."

Artikel 2

Artikel 1 Nr. 1 und 2 treten am 20. Mai 1976 in Kraft; Artikel 1 Nr. 3, 4 und 5 treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 136/76

Zweite Verordnung zur Änderung der Zweiundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Münster-Osnabrück) vom 5. März 1976

Frankfurt (Main), den 5. März 1976
BFS/Z I 1/I 4 — Az.: 234

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Zweiundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Münster-Osnabrück vom 11. Februar 1975 (Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1975, Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 88/75; zuletzt geändert durch die erste Änderungsverordnung vom 18. August 1975 (Bundesanzeiger Nr. 158 vom 28. August 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 249/75)
wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird Satz eins durch folgende Fassung ersetzt:
   "Strahlflugzeuge und Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht über 5,7 t müssen die festgelegten IFR-Anflugstrecken benutzen."

2. Nach § 2 Nr. 2 wird folgende Nr. 3 eingefügt:
   "3. Strahlflugzeuge und Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht über 5,7 t müssen die festgelegten IFR-Abflugstrecken benutzen."

3. In § 2 wird bei der "Anmerkung" folgender Satz zwei angefügt:
   "Das Überfliegen der Ortschaften Landbergen und Greven ist zu vermeiden."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Mai 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 137/76

Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Achten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 6. April 1976

Frankfurt (Main), den 6. April 1976
BFS/Z — I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 7/70), zuletzt geändert durch die Achtundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 3. März 1976 (Bundesanzeiger Nr. 57 vom 23. März 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 90/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird in der Tabelle der Warteverfahren bei dem Warteverfahren "Wasserburg DVOR" in Spalte 3 die Angabe "4000" durch die Angabe "5000" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Mai 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 138/76

Ergänzung der Genehmigung zur Erweiterung des Flughafens Düsseldorf

Düsseldorf, den 29. März 1976
V/A 2-31-21/21 DL

Die durch NfL I - 263/75 bekanntgegebene Freigabe des Flugbetriebs auf der verlängerten Start- und Landebahn 16/34 des Flughafens Düsseldorf wird dahingehend erweitert, daß der neue Bahnabschnitt jetzt auch für Starts in Richtung 16 benutzt werden darf.

Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand,
und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag
Briesewitz

I – 139/76

Beschränkung des Nachtflugbetriebs auf dem Verkehrsflughafen München

München, den 1. April 1976
Nr. 8411 b — VII/6 f — 11 482

Zur Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens wird der Betrieb des Verkehrsflughafens München, insbesondere im Nachtluftverkehr, durch Änderung bzw. Ergänzung der Genehmigung gemäß § 6 Abs 2 des Luftverkehrsgesetzes mit sofortiger Wirkung wie folgt beschränkt:

1. In der Zeit von 22.00 — 06.00 Uhr Ortszeit sind Starts- und Landungen von Luftfahrzeugen nicht gestattet. Von diesen Beschränkungen sind ausgenommen:

1.1 Landungen von Luftfahrzeugen im Linienverkehr, von Luftfahrzeugen mit Propellerantrieb und von Luftfahrzeugen, deren Halter Luftfahrtunternehmer sind, die in München den Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes unterhalten, bis 2300 Uhr Ortszeit. Ab 1. 11. 1978 gilt diese Ausnahme nur für Luftfahrzeuge, die nachweislich die im Anhang 16 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten;

1.2 Starts von Luftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Linienverkehr bis 2300 Uhr Ortszeit, sofern für diese Flüge Luftfahrzeuge verwendet werden, die nachweislich die im Anhang 16 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten;

1.3 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen

1.3.1 im Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost,

1.3.2 bei Benutzung des Flughafens München als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen,

1.3.3 im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz,

1.3.4 bei Verspätungen im Fluglinienverkehr und im Bedarfsluftverkehr, wenn die planmäßige Ankunfts- oder Abflugzeit in München vor 2200 Uhr Ortszeit liegt und der verspätete Start oder die verspätete Landung bis 2400 Uhr Ortszeit durchgeführt wird.

Die Ausnahme gilt nicht für Luftfahrzeuge, die die im Anhang 16 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte überschreiten. Für Luftfahrzeuge von Luftfahrtunternehmen, die in München den Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebs unterhalten gilt diese Einschränkung ab 1. 11. 1978.

2. Bei Landungen in der Zeit von 2200 — 0600 Uhr Ortszeit darf Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf "Leerlauf-Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfaßt.

3. Probeläufe mit Luftfahrzeug-Triebwerken dürfen nur unter Benutzung der Lärmschutzwand durchgeführt werden.

3.1 Probeläufe mit Strahltriebwerken sind an Werktagen (Montag mit Samstag) nur in der Zeit zwischen 0600 Uhr und 2200 Uhr Ortszeit zulässig.

In der Zeit zwischen 0600 Uhr und 0700 Uhr Ortszeit sind Triebwerksprobeläufe nur für den Fall zulässig, daß ein für die Zeit zwischen 0600 Uhr und 0800 Uhr Ortszeit genehmigter Start unmittelbar bevorsteht und ein Probelauf aus Sicherheitsgründen kurz vor diesem Start durchgeführt werden muß.

3.2 An Sonn- und Feiertagen dürfen Triebwerksprobeläufe nur in der Zeit
von 0900 Uhr bis 1200 Uhr Ortszeit und von 1500 bis 1900 Uhr Ortszeit in begründeten Einzelfällen durchgeführt werden,
wenn ein genehmigter Start unmittelbar bevorsteht,
ein Probelauf aus Sicherheitsgründen erforderlich ist und
der in Aussicht genommene Start zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf der Luftverkehrsgesellschaft unabweisbar notwendig ist.

3.3 Probeläufe mit Luftfahrzeugen, deren Triebwerksöffnungen die Oberkante der Lärmschutzwand überragen, dürfen nur an Werktagen (Montag mit Samstag) und nur in der Zeit von 0700 — 1900 Uhr Ortszeit durchgeführt werden.

4. Zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs sind zu folgenden Zeiten nicht zulässig:

Montag — Samstag 2200 — 0600 Uhr Ortszeit,
Samstag 1200 — Montag 0600 Uhr Ortszeit,

sowie an gesetzlichen Feiertagen.

Ausgenommen von diesen Beschränkungen sind Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung.

4.1 Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind, sind nicht zulässig

täglich zwischen 2300 und 0600 Uhr Ortszeit.

5. Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Luftaufsichtsstelle am Flughafen München in begründeten Einzelfällen insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

Die mit Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 31. 7. 1972 Nr. 8411 b — VII/5 b 1 — 33 181 (NfL I - 248/72) angeordneten örtlichen Beschränkungen für den Nachtflugbetrieb am Flughafen München treten mit sofortiger Wirkung außer Kraft.

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dr. K ö d e l

I – 140/76

Betriebsbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Nürnberg

München, den 29. März 1976
Nr. 8431 b — VII / 6a — 17 566

Zur Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens wird der Betrieb des Verkehrsflughafens Nürnberg durch Änderung bzw. Ergänzung der Genehmigung gemäß § 6 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes mit sofortiger Wirkung wie folgt beschränkt:

1. In der Zeit von 2200 — 0500 Uhr MGZ (2300 bis 0600 Uhr Ortszeit) sind Starts von Luftfahrzeugen nicht gestattet bei Flügen, die nicht nach Nürnberg geplant waren und die nur wegen der für andere Flughäfen geltenden Nachtflugbeschränkungen oder wegen Flugbeschränkungen in bestimmten Lufträumen auf dem Flughafen Nürnberg durchgeführt werden sollen.

2. Die vorherige Genehmigung der Luftaufsichtsstelle am Flughafen Nürnberg ist erforderlich für

2.1 unmittelbar aufeinanderfolgende wiederholte An- und Abflüge mehrmotoriger Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Nürnberg zu Übungszwecken,

2.2 Segelflugbetrieb.

3. Bei der Durchführung unmittelbar aufeinanderfolgender wiederholter An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges zu Übungszwecken sind die hierfür zur Lärmminderung festgelegten Strecken zu beachten.

3.1 Zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs sind zu folgenden Zeiten nicht zulässig:

Montag — Samstag
22.00 — 05.00 Uhr MGZ,
(23.00 — 06.00 Uhr Ortszeit),

Samstag
11.00 — Montag 05.00 Uhr MGZ
(12.00 — Montag 06.00 Uhr Ortszeit)

sowie an gesetzlichen Feiertagen.

Ausgenommen von diesen Beschränkungen sind Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung.

4. Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind, sind nicht zulässig

täglich zwischen
22.00 und 05.00 Uhr MGZ
(23.00 und 06.00 Uhr Ortszeit).

5. Schubumkehr darf nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf "Leerlauf-Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfaßt.

6. Von den im Luftfahrthandbuch Deutschland unter AGA -2 -10 - 1 Nr. 8 "Betriebszeit" und den vorstehend unter 1 bezeichneten Beschränkungen sind ausgenommen
Starts und Landungen von Luftfahrzeugen

6.1 bei Benutzung des Flughafens Nürnberg als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen,

6.2 im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz.

7. Von den vorstehend getroffenen Regelungen kann das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Luftaufsichtsstelle am Flughafen Nürnberg in begründeten Einzelfällen Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

Die mit Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 1. 2. 1974 Nr. 8431 b — VII/6a — 5 339 (NfL I - 55/74) angeordneten Betriebsbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Nürnberg treten mit sofortiger Wirkung außer Kraft.

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dr. K ö d e l

I – 141/76

Flugversuche mit "geo. VASIS" für Sichtanflüge auf dem Flughafen Braunschweig-Waggum

Hannover, den 31. März 1976
— 44 — 21.48

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) erprobt in Zusammenarbeit mit der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e. V. (DFVLR) auf dem Flughafen Braunschweig-Waggum (Landebahn 27 S) eine preisgünstige Anflughilfe für Sichtanflüge — "geo. VASIS" —, die dem anfliegenden Flugzeugführer durch scheinbare Verformung eines Quadrats Informationen über die Ablage vom festgelegten Gleitpfad gibt.

Über nähere Einzelheiten des Verfahrens gibt ein Merkblatt Auskunft, das bei der Luftaufsicht auf dem Flughafen Braunschweig-Waggum zusammen mit einem Fragebogen zur Auswertung der praktischen Erfahrungen der Flugzeugführer mit der neuen Anflughilfe erhältlich ist.

Die Flugzeugführer werden um Mitarbeit gebeten.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Zeglin

I – 142/76

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen vom 25. März 1976

Bonn, den 25. März 1976
L 6/60.05.04/6070 Fs/76

Aufgrund des § 11 Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Januar 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 445), wird in den Fluginformationsgebieten Frankfurt, Düsseldorf und Bremen, sowie in den Oberen Fluginformationsgebieten Rhein und Hannover vorübergehend das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
53 07 N 08 28 O — 51 56 N 08 33 O — 50 51 N 09 05 O — 50 45 N 08 35 O — 51 55 N 08 01 O — 53 05 N 07 54 O — 53 07 N 08 28 O gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal von Flugfläche 170 bis Flugfläche 290 am

17. Mai 1976 von 1445 Uhr bis 1645 Uhr MGZ

18., 19. und 20. Mai 1976 täglich von 0845 Uhr bis 1045 Uhr MGZ und von 1445 Uhr bis 1645 Uhr MGZ.

2. Art der Flugbeschränkungen

In dem unter Nr. 1 bezeichneten Gebiet sind sowohl Flüge nach Sichtflugregeln als auch Flüge nach Instrumentenflugregeln untersagt. Die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen Frankfurt, Bremen, Düsseldorf und Maastricht können im Einzelfall eine Genehmigung für den Durchflug erteilen, soweit die im Gebiet mit Flugbeschränkungen durchgeführte Tätigkeit es zuläßt.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen unterliegen der Strafnorm des § 62 des Luftverkehrsgesetzes.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 143/76

Ergänzende Bekanntmachung der Bundesanstalt für Flugsicherung zu der Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

Frankfurt (Main), den 2. April 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 32

1. Der Bundesminister für Verkehr hat mit der Bekanntmachung vom 25. März 1976 (NfL I - 142/76) vorübergehend ein Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt.

2. Durch die verfügten Beschränkungen können folgende Flugverkehrsstrecken und TACAN-Streckenführungen in den für das Gebiet angegebenen Höhen von Flugfläche 170 bis Flugfläche 290 zu den genannten Zeiten nicht beflogen werden:

B5
zwischen Fulda DVORTAC und Arpe DVOR

A9
zwischen Warburg VORTAC und Frankfurt DVORTAC

B29S
zwischen Renne Kurskreuzung und Warburg VORTAC

B29
zwischen Bottrop NDB und Rodenberg Kurskreuzung

R15
zwischen Dortmund VORTAC und Bassum Kurskreuzung

G9
zwischen Rekken VOR und Rodenberg VOR

UR15
zwischen Dortmund VORTAC und Elbe NDB

UB5
zwischen Hamm NDB und Fulda DVORTAC

UA9
zwischen Warburg VORTAC und Frankfurt DVORTAC

UG9
zwischen Rekken VOR und Rodenberg VOR

TB1
zwischen Frankfurt DVORTAC — Gütersloh TACAN und Oldenburg TACAN

TL3
zwischen Gütersloh TACAN und Hopsten TACAN

TR9
zwischen Gütersloh TACAN und Gerden TACAN

3. Außerhalb des festgelegten Gebietes mit Flugbeschränkungen findet zusätzlich in den oberen Fluginformationsgebieten Rhein und Hannover in den nachfolgend beschriebenen Lufträumen starke Flugtätigkeit militärischer Strahlflugzeuge in Formation mit Luftbetankung wie folgt statt:

a) Raum Oldenburg

von 53 48 N 08 25 O — 52 47 N 08 29 O — 52 45 N 07 33 O — 53 40 N 07 28 O — 53 46 N 07 35 O — 53 48 N 08 25 O von Flugfläche 250 bis Flugfläche 290 am 17. Mai 1976 von 1445 Uhr bis 1645 Uhr MGZ,

am 18., 19. und 20. Mai 1976 täglich von 0845 Uhr bis 1045 Uhr MGZ und von 1445 Uhr bis 1645 Uhr MGZ.

Durch diesen Luftraum werden Flüge auf folgenden Streckenführungen betroffen:

TL1
zwischen Wittmund TACAN und Schleswig TACAN

TB1
zwischen Oldenburg TACAN und Schleswig TACAN

TL2
zwischen Wittmund TACAN und Oldenburg TACAN

TR10
zwischen Hopsten TACAN und Leck TACAN

TR1
zwischen der deutsch/holländischen Grenze und Wittmund TACAN

UG10
zwischen der deutsch/holländischen Grenze und Weser VORTAC

b) Raum Siegen

Von 51 27 N 08 47 O — 50 27 N 09 17 O — 50 16 N 08 24 O — 51 16 N 07 50 O — 51 27 N 08 47 O

von Flugfläche 250 bis Flugfläche 290 am 17. Mai 1976 von 1445 Uhr bis 1645 Uhr MGZ, am 18., 19. und 20. Mai 1976 täglich von 0845 Uhr bis 1045 Uhr MGZ und von 1445 Uhr bis 1645 Uhr MGZ.

Durch diesen Luftraum werden Flüge auf folgenden Streckenführungen betroffen:

UB1
zwischen Dortmund VORTAC und Frankfurt DVORTAC
UR10
zwischen Frankfurt DVORTAC und Fulda DVORTAC
TL8
zwischen Frankfurt TACAN und Gedern TACAN
TR9
zwischen Giebelstadt TACAN und Gütersloh TACAN

Die Luftfahrzeugführer werden ersucht, ihre Flüge so zu planen, daß die unter Buchst. a) und b) bezeichneten Lufträume zu den genannten Zeiten vermieden werden.

4. Mit Verzögerungen und Umleitungen muß gerechnet werden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 144/76

Vergleichsfliegen im Segelflug in Reinheim

Frankfurt (Main), den 29. März 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Das Vergleichsfliegen im Segelflug findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 1. bis 9. Mai 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Reinheim (49°50'N 08°51'O).

Die Flüge führen überwiegend in den süd-/südwestdeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 70.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 145/76

Flugtag in Augsburg

Frankfurt (Main), den 17. Februar 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg (48°26'N 10°56'O) findet am 9. Mai 1976 unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit von 1230 Uhr bis 1500 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Der Veranstaltungsraum wird seitlich durch einen Kreisbogen mit einem Radius von 3 sm um die obengenannten Koordinaten und durch eine maximale Höhe von 4500 Fuß NN begrenzt. Kurzfristig kann diese Höhe auf 5500 Fuß NN zum Zweck von Formationskunstflügen mit Strahlflugzeugen angehoben werden.

Nicht an dieser Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeuge werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu der angegeben Zeit zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 146/76

Flugtag „Roter Baron" in Mannheim-Neuostheim

Frankfurt (Main), den 2. April 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

1. Auf dem Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim (49° 28'N 08°31'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, eine Luftfahrtveranstaltung zu den nachstehend aufgeführten Zeiten statt:

7. Mai 1976 von 1000 Uhr MGZ bis Sonnenuntergang
8. Mai 1976 von 0800 Uhr bis 1200 Uhr MGZ
9. Mai 1976 von 0800 Uhr MGZ bis Sonnenuntergang

2. Die maximale Höhe beträgt FL 45.

3. Die Veranstaltung, an der auch Hochleistungsstrahlflugzeuge teilnehmen, beansprucht am 8. und 9. Mai in der Zeit von 1300 Uhr bis 1500 Uhr MGZ einen Luftraum von 5 sm Radius um den Flughafenbezugspunkt.
Außerhalb dieser Zeiten konzentriert sich die Veranstaltung auf einen Luftraum von 1 sm um den Flughafenbezugspunkt.

4. Der Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim wird auf Weisung des Regierungspräsidenten von Karlsruhe während der unter 1. genannten Zeiten für nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeuge geschlossen.
Alle Luftfahrzeugführer werden gebeten, während der angegebenen Zeiten den betroffenen Veranstaltungsluftraum zu meiden, bzw. hier erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 147/76

Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sondenballone des Deutschen Wetterdienstes am Standort des Kernkraftwerkes Grohnde

Frankfurt (Main), den 5. April 1976
BFS/Z — I 3 c 4 — Az.: 22363

Der Deutsche Wetterdienst läßt bis einschließlich 30. Juli 1976 in unregelmäßigen Abständen Fesselballone und freifliegende Sondenballone am Standort des Kernkraftwerkes Grohnde (Koordinaten: 52 02 N 09 25 E) für kleinaerologische Messungen auf.
Die Aufstiege erfolgen bei Tag und Nacht unter allen Wetterbedingungen.
Die Auflaßhöhe der Fesselballone beträgt maximal 1700 Fuß GND.
Die Aufstiege werden in Übereinstimmung mit den Vorschriften des § 16 LuftVO durchgeführt.
Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Durchfliegen des oben genannten Bezugspunktes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 148/76

Inbetriebnahme der Luftraumnutzungszentrale (LRNZ)

Frankfurt (Main), den 8. April 1976
BFS/Z — I 3 c 1 — Az.: 062 1

Am 3. 5. 1976 wird die Luftraumnutzungszentrale (LRNZ) den Betrieb aufnehmen.

Postanschrift:	Bundesanstalt für Flugsicherung FS-Regionalstelle Frankfurt Luftraumnutzungszentrale Flughafen D-6000 Frankfurt/Main 75
Fernschreibadresse:	EDDFYE
Telefon:	Frankfurt 691045, 691047

Die LRNZ wird durch Sammlung und Auswertung aller aktuellen Verkehrsflußsteuerungsmaßnahmen und Informationen über besondere Nutzungen des Luftraums, durch Beobachtung des Verkehrsflusses an repräsentativen Punkten des Flugverkehrsstreckennetzes und des aktuellen Betriebszustandes des Flugsicherungssystems der Bundesrepublik Deutschland in der Lage sein, die Flugverkehrskontrollstellen der Bundesanstalt für Flugsicherung mit Informationen über die Verkehrsentwicklung in ihren Zuständigkeitsbereichen, insbesondere über sich anzeigende Verkehrsüberangebote, das zu erwartende Ausmaß und die voraussichtliche Dauer derselben, zu versorgen.

Darüberhinaus werden über einen automatischen Anrufbeantworter (Telefon Frankfurt 693018) Informationen über zu erwartende Auswirkungen von Verkehrsflußsteuerungsmaßnahmen und/oder besonderer Nutzung des Luftraums zur Verfügung stehen.

Die bestehenden Verfahren (gemäß Betriebsregelungen und Betriebsabsprachen) zur Koordination von Verkehrsflußsteuerungsmaßnahmen zwischen den deutschen bzw. deutschen und ausländischen Flugverkehrskontrollstellen werden davon nicht berührt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 149/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Altdorf-Wallburg

Freiburg i. Br., den 10. März 1976
24/52/5026

Gemäß § 29 (1) des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. 10. 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a (1) der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für den Flugplatzverkehr auf dem Sonderlandeplatz Altdorf-Wallburg folgende Regelung getroffen:

I. Allgemeines

1. Flugbetriebsflächen

(siehe Luftfahrthandbuch Band III)

2. Betriebszeit

Die Betriebszeiten des Sonderlandeplatzes beschränken sich auf die im Luftfahrthandbuch Band III, veröffentlichten Zeiten.

3. Flugbetrieb

3. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

3. 2 Der Sonderlandeplatz Altdorf-Wallburg liegt unmittelbar an der Grenze der Kontrollzone Lahr, wobei die südwestliche An- und Abflugfläche des Sonderlandeplatzes den südlichen Abflugsektor der Kontrollzone überschneidet. Für den Einflug in diese Kontrollzone ist vorher (über Sprechfunk auf der Frequenz 122,1 MHz) eine Flugverkehrsfreigabe bei der Flugplatzkontrollstelle Lahr einzuholen.

3. 3 In dem in der Anflugkarte dargestellten Sektor der Kontrollzone Lahr vom Boden bis 1 300 Fuß über NN gilt die erforderliche Flugverkehrsfreigabe für den Einflug in die Kontrollzone als erteilt; dies gilt nur für die am Flugplatzverkehr Altdorf-Wallburg teilnehmenden Luftfahrzeuge. Der Sektor ist auch in der Anflugkarte (siehe Luftfahrthandbuch Band III) dargestellt.

In diesem Sektor der Kontrollzone gelten folgende Mindestwerte:

a) Mindestflugsicht 1,5 km,

b) das Flugzeug darf Wolken nicht berühren,

c) Bodensicht mindestens 1,5 km,

d) Hauptwolkenuntergrenze mindestens 1 000 Fuß über Grund.

3. 4 An Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen entfällt die Obergrenze des unter Ziffer 3. 3 genannten Kontrollzonensektors. Die seitliche Begrenzung bleibt bestehen.

3. 5 Der Bundesminister für Verkehr hat die unter Nr. 3. 3 genannten Mindestwerte auf Grund des § 28 Abs. 3 LuftVO festgelegt.

3. 6 Über eine Fernsprechverbindung zwischen der Flugleitung des Sonderlandeplatzes Altdorf-Wallburg und dem Kontrollturm des Flugplatzes Lahr ist die Koordination der benachbarten Flugbetriebe sicherzustellen (z. B. die jeweilige Start- und Landerichtung, Sonder- und Notfälle).

4. Sprechfunkverkehr

4. 1 Am Sonderlandeplatz dürfen nur Luftfahrzeuge mit betriebsklarem UKW-Sende- und Empfangsgerät für den Sprechfunkverkehr verkehren. Ausnahmen nur nach PPR.

4. 2 Bei Anflügen ist aus einer Entfernung von mindestens 10 Seemeilen vom Sonderlandeplatz mit der Flugleitung des Sonderlandeplatzes Sprechfunkverbindung aufzunehmen und ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

4. 3 Beim Anflug sind unaufgefordert folgende Angaben über Sprechfunk zu übermitteln:

a) Einflug in den Queranflugteil sowie

b) Fehlanflüge

4. 4 Ausgenommen sind Platzflüge im Sichtbereich der Flugleitung; in diesem Fall ist auf Lichtsignale der Flugleitung zu achten.

5. Höhenmessereinstellung

Um die vorgeschriebenen Flughöhen genau einhalten zu können, haben Luftfahrzeugführer den QNH-Wert des Flugplatzes Lahr einzustellen. Dieser Luftdruckwert kann von der Flugleitung Altdorf-Wallburg über Sprechfunk oder fernmündlich eingeholt werden.

II. Benutzung des Rollfeldes

1. Flugzeuge, Motorsegler, F-Schleppzüge sowie landende Segelflugzeuge benutzen die Gras-Start- und Landebahn. Segelflugzeuge und Motorsegler im Windenstart starten auf der dafür vorgesehenen Windenstartbahn.

2. Auf die unterschiedlichen Schwellen für Flugzeuge und Motorsegler (weiß) sowie für Segelflugzeuge (gelb) ist zu achten.

3. Zum Rollen ist die Start- und Landebahn sowie der nördlich der Start- und Landebahn befindliche Teil des Flugplatzes zu benutzen.

4. Beabsichtigte Abweichungen bedürfen einer vorherigen Genehmigung durch die Flugleitung.

5. Auf dem Rollfeld dürfen Fußgänger und Fahrzeuge, abgesehen von Seilrückholwagen und Fahrzeugen der Flugleitung, nur mit Zustimmung der Flugleitung verkehren. Den zur Sicherung des Flugplatzverkehrs erlassenen Verfügungen der Flugleitung ist Folge zu leisten.

III. Flugbetrieb

1. An- und Abflugverkehr

1. 1 Auf der Gras-Start- und Landebahn und auf der Windenstartbahn dürfen Luftfahrzeuge nicht landen und starten, solange auf der Schleppwinde die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist.

1. 2 Anflüge erfolgen von einem Standort westlich Münchweier querab Landebahnmitte in den nördlichen Gegenanflugteil der Platzrunde (Ziffer III. 2).

1. 3 Die östlich des Platzes verlaufende Hochspannungsleitung und die Kreisstraße 26 sind in ausreichendem Sicherheitsabstand zu überfliegen.

2. Platzrundenverkehr

2. 1 Es dürfen nur nördliche Platzrunden geflogen werden.

2. 2 Flugzeuge, F-Schleppzüge und Motorsegler mit laufendem Motor fliegen die große Platzrunde in einer Höhe von 700 Fuß über Grund.

2. 3 Flugzeuge für F-Schlepp — mit und ohne anhängendem Seil — Motorsegler mit nicht laufendem Motor und Segelflugzeuge fliegen die verkürzte Platzrunde in einer Höhe von 700 Fuß über Grund.

IV. Besondere Regelungen für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen für Bannerschlepp

1. Allgemeines

1. 1 Vor Aufnahme des Segelflugbetriebs ist jeweils ein für den Windenschleppbetrieb verantwortlicher Startleiter zu benennen.

Dieser hat sich mit der Flugleitung des Sonderlandeplatzes in Verbindung zu setzen und zu halten. Der Startleiter ist an die Weisungen der Flugleitung gebunden.

1. 2 Die Segelflugsport-Betriebsordnung (SBO) des Deutschen Aeroclubs e. V. ist einzuhalten.

1. 3 Die große Platzrunde für Flugzeuge (Ziffer III 2. 2) darf zum An- und Abflug durch Segelflugzeuge, Motorsegler mit nicht laufendem Motor und Schleppflugzeugen mit anhängendem Schleppseil nur gekreuzt werden, wenn eine gegenseitige Gefährdung ausgeschlossen ist.

2. Windenschleppstart

2. 1 Windenschleppstart kann nur erfolgen, wenn

2. 1. 1 kein Luftfahrzeug den Landeplatz überfliegt oder ihn zu überfliegen beabsichtigt,

2. 1. 2 kein Luftfahrzeug startet oder landet, sich im Endanflug auf die Start- und Landebahn befindet oder rollt,

2. 1. 3 keine Gefährdung von Personen und Luftfahrzeugen durch das herabfallende Seil erfolgen kann.

3. Bannerschlepp

3. 1 Der beabsichtigte Bannerabwurf ist der Flugleitung vor Einflug in den Platzrundenbereich des Sonderlandeplatzes über Sprechfunk mitzuteilen.

3. 2 Das Banner ist an der von der Flugleitung bestimmten Stelle abzuwerfen.

V. Hinweise

1. Schulbetrieb mit Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen

2. Bei den An- und Abflügen auf militärische Luftfahrzeuge achten.

3. Auf starken Segelflugbetrieb achten.

4. Die Flugbetriebsflächen, der unter Ziffer 1. 3. 3 beschriebene Sektor der Kontrollzone und die unter Ziffer III aufgeführten Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch Band III in Kartenform dargestellt.

VI. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

VII. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierungspräsidium Freiburg
Im Auftrag
Dr. N a s s a l l

I – 150/76

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Karlshöfen

Oldenburg, den 15. März 1976
302/30311-20

Gem. § 21a der LuftVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Karlshöfen folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach VFR am Tage (PPR) durchgeführt werden.

1. 2 An Wochentagen ist mit starkem mil. Flugbetrieb in Höhen zwischen 500 - 1.500 ft zu rechnen.

2. Motorflugbetrieb

2. 1 Bei Anflügen von Luftfahrzeugen mit betriebsklarem Wechselsprechfunkgerät ist mit der Flugleitung Karlshöfen mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Landeplatzes Sprechfunkverbindung aufzunehmen und eine ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

Luftfahrzeuge reihen sich nach Erkennen der Landerichtung in den Gegenanflugteil der in der AIP Bd. III veröffentlichten Platzrunden ein.

Die Platzrundenhöhe beträgt 600 ft GND.

2. 2 Motorsegler mit laufendem Triebwerk haben sich nach Maßgabe 2. 1 und mit stehendem Triebwerk nach Maßgabe 3. 1 zu verhalten.

3. Segelflugbetrieb

3. 1 Segelflugzeuge benutzen die nördliche Platzrunde sowie die Start- und Landebahn 14/32.

4. Fallschirmabsprungbetrieb

4. 1 Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern dürfen nur mit Zustimmung der Flugleitung und nur durchgeführt werden, wenn das Absetzflugzeug mit betriebsbereitem Wechselsprechfunkgerät ausgerüstet ist.

4. 2 Das Absetzen ist nur zulässig,

a) wenn sich kein anderes Luftfahrzeug in der Platzrunde befindet,

b) wenn sich auf dem Landeplatz kein Luftfahrzeug mit laufendem Triebwerk befindet. Der Führer des Absetzflugzeuges hat sich unmittelbar vor dem Absetzen von der Flugleitung bestätigen zu lassen, daß die Platzrunde frei ist und sich kein Flugzeug mit laufendem Triebwerk auf dem Landeplatz befindet.

c) Die allgemeinen Bedingungen und Auflagen für Fallschirmabsprünge (AIP Bd. I, RAC-1-3-28) sind zu beachten.

Verstöße gegen die Flugbetriebsregelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Diese Regelung tritt mit Veröffentlichung in den NfL in Kraft.

Der Präsident
des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg
Im Auftrag
Kohnen

I – 151/76

Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Schwäbisch Hall sowie des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle am Militärflugplatz Schwäbisch Hall

Frankfurt (Main), den 15. März 1976
I 1 — Az.: 322 51

Auf Grund des § 21a Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), legt die Bundesanstalt für Flugsicherung die während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle am Militärflugplatz Schwäbisch Hall für den zivilen Flugplatzverkehr an dem genannten Militärflugplatz sowie für den Flugplatzverkehr am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden geltenden Regelungen fest:

1. **Allgemeines**

1.1 Am Militärflugplatz Schwäbisch Hall wird zu bestimmten Zeiten Flugplatzkontrolldienst durchgeführt.

1.2 Während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall unterliegt auch der Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden — mit Ausnahme des Rollverkehrs außerhalb der Start- und Landebahn — der Flugverkehrskontrolle durch diese militärische Flugplatzkontrollstelle.

1.3 Sprechfunkverkehr mit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall ist nur in englischer Sprache zulässig.

1.4 Die in Nr. 2 bis 4 beschriebenen Verfahren gelten gemeinsam für Flüge nach Sichtflugregeln zu und von den genannten Flugplätzen.

2. **Anflüge**

2.1 Einflüge in die Platzrunde sind auf der nachstehend beschriebenen Einflugstrecke durchzuführen, wobei eine Standortmeldung über dem gekennzeichneten Pflichtmeldepunkt (▲) zu übermitteln ist:

Von einem Standort unmittelbar südlich der Ortschaft Kupferzell (NOVEMBER-▲) auf Kurs über Grund von 140° (mw) zu der unter Nr. 3 genannten Platzrunde.

2.2 Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall ist spätestens über dem Pflichtmeldepunkt NOVEMBER aufzunehmen. Hierbei ist der Zielflugplatz anzugeben.

3. **Platzrunde**

Die Platzrunde liegt nördlich beider Flugplätze in einer Höhe von 2300 Fuß über NN.

4. **Abflüge**

Ausflüge aus der Platzrunde sind auf der nachstehend beschriebenen Abflugstrecke durchzuführen, wobei eine Standortmeldung über dem gekennzeichneten Pflichtmeldepunkt (▲) zu übermitteln ist:

Nach dem Start in nordwestlicher Richtung bis zu einem Standort unmittelbar südlich der Ortschaft Kupferzell (NOVEMBER-▲).

5. **Zusätzliche Bestimmungen für den Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden**

5.1 Nach der Landung ist die Hörbereitschaft auf der Frequenz der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall bis zum Verlassen der Landebahn aufrechtzuerhalten.

5.2 Vor dem Rollen auf die Startbahn ist Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall aufzunehmen und eine Startfreigabe einzuholen.

5.3 Die Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall erteilt keine Freigaben für Rollbewegungen außerhalb der Start- und Landebahn.

6. **Hinweise**

6.1 Der Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden liegt in Sichtweite der Flugplatzkontrollstelle am Militärflugplatz Schwäbisch Hall.

6.2 Überflüge der Stadt Schwäbisch Hall sind aus Lärmminderungsgründen soweit wie möglich zu vermeiden.

6.3 Die vorbeschriebenen Verfahren sowie die Betriebszeiten der militärischen Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall werden im Luftfahrthandbuch, Band III, veröffentlicht.

6.4 Außerhalb der Betriebszeit der vorgenannten Flugplatzkontrollstelle sind der Militärflugplatz Schwäbisch Hall und der Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden unkontrollierte Flugplätze. Während dieser Zeit gilt die von der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes getroffene Regelung des Flugplatzverkehrs.

Diese Bekanntmachung tritt am Tage der Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung über die Regelung des Flugbetriebs auf dem Landeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden vom 18. August 1967, Nachrichten für Luftfahrer Nr. 312/67 außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 152/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf den Verkehrslandeplätzen Schwäbisch Hall-Weckrieden und Schwäbisch Hall-Hessental außerhalb der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle am Militärflugplatz Schwäbisch-Hall

Stuttgart, den 2. Dezember 1975
Nr. 24-8735 Schwäbisch Hall-Weckrieden/64

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf den Verkehrslandeplätzen Schwäbisch Hall-Weckrieden und Schwäbisch Hall-Hessental folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1. 1 **Diese Regelung ist nur gültig außerhalb der militärischen Betriebszeit des US-Flugplatzes Schwäbisch Hall (Hessental) und der dazu gehörenden Kontrollzone Schwäbisch Hall.**

1. 2 Motorgetriebene Luftfahrzeuge benutzen die Gras-SLB-Weckrieden oder die Hart-SLB-Hessental.

F-Schleppzüge starten auf der Gras-SLB-Weckrieden oder auf der Gras-SLB-Hessental.

Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk landen auf der Gras-SLB-Weckrieden oder auf der Gras-SLB-Hessental.

1. 3 Die Betriebszeit der Landeplätze beschränkt sich auf die im Luftfahrthandbuch AIP Band III veröffentlichte Zeit.

1. 4 Flugbetrieb darf nur nach "Sichtflugregeln" (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 5 Für den Flugbetrieb während der Betriebszeit der militärischen Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall und der Kontrollzone erläßt die BFS eine gesonderte Regelung.

2. Motorflugbetrieb

2. 1 An- und Abflüge

a) Bei Anflügen von Luftfahrzeugen mit betriebsklarem Wechselsprechfunkgerät ist mit der Luftaufsicht Schwäbisch Hall-Weckrieden in einer Entfernung von 5 NM Verbindung aufzunehmen und eine ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

Luftfahrzeuge ohne Wechselsprechfunkgerät fliegen das Signalfeld von Norden nicht unter 2800 ft MSL an und reihen sich nach Erkennen der Landerichtung in die Platzrunde ein.

b) Anfliegende motorgetriebene Luftfahrzeuge haben sich grundsätzlich aus Norden in die Platzrunde einzuordnen. Direktanflüge sind nicht zulässig.

Im Durchstartfall oder bei Abbruch von Landeanflügen ist die vorgeschriebene Platzrunde erneut auszufliegen.

c) Abfliegende motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die Platzrunde nach Norden oder Osten zu verlassen.

d) An- und abfliegende motorgetriebene Luftfahrzeuge haben den südlichen Platzbereich beider Landeplätze zu meiden (starker Segelflugbetrieb).

e) Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn sich andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse auf der SLB oder deren Streifen befinden. Zusätzlich darf auf der Hart-SLB-Hessental nicht gestartet oder gelandet werden, solange die gelbe Warnblinkleuchte auf der Startwinde in Betrieb ist.

f) Die Hart-SLB-Hessental darf nicht benutzt werden, solange auf der Gras-SLB-Hessental ein F-Schleppzug startet und die Platzrunde verlassen hat.

2. 2 Platzrunde

Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die im AIP Band III (Sichtanflugkarte) dargestellte Nordplatzrunde in einer Höhe von 2300 ft MSL zu fliegen.

Diese Platzrunde gilt auch für Schleppflugzeuge nach dem Ausklinken. Schleppzüge haben für den Steigflug die Platzrunde zu verlassen.

3. Segelflugbetrieb

3. 1 Allgemeine Regelung

a) Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

b) Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen eine Südplatzrunde (vgl. AIP Band III).

3. 2 Besondere Regelung für den Windenschleppbetrieb:

a) Vor Aufnahme des Windenschleppbetriebes auf der Gras-SLB-Hessental ist der Luftaufsicht Schwäbisch Hall-Weckrieden der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat sich mit der Luftaufsichtsstelle in Verbindung zu setzen und zu halten und ist an die Weisungen der Luftaufsichtsstelle Weckrieden gebunden.

b) Zwischen der Luftaufsichtsstelle Weckrieden und dem Segelflug-Startleiter-Hessental sowie zwischen dem Windenstandplatz und der Startstelle muß eine ständige und betriebssichere Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.

c) Der Startvorgang ist von dem Startwindenfahrer von Beginn an und so lange durch eine gelbe Warnblinkleuchte auf der Winde anzuzeigen, bis das Schleppseil eingezogen ist.
Bei Ausfall der Warnblinkleuchte darf kein Windenschleppstart durchgeführt werden.

d) Solange motorgetriebene Luftfahrzeuge auf der Hart-SLB-Hessental starten oder landen (einschließlich Endteil des Landeanfluges) oder sich auf der SLB (einschließlich Streifen) befinden und solange Schleppzüge starten bzw. Segelflugzeuge oder Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk auf der Gras-SLB-Hessental landen, dürfen Windenschleppstarts **nicht** durchgeführt werden.

3. 3 Besondere Regelung für den Flugzeugschleppbetrieb:

a) Vor Aufnahme des Flugzeugschleppbetriebes ist der Luftaufsicht Weckrieden für die Gras-SLB-Weckrieden oder die Gras-SLB-Hessental ein Startleiter zu benennen.

b) Für beide SLB's wird die Startfreigabe für F-Schleppzüge durch die Luftaufsicht Schwäbisch Hall-Weckrieden erteilt.

c) Flugzeugschleppstarts dürfen **nicht** durchgeführt werden auf der Gras-SLB-Hessental, solange die gelbe Warnblinkleuchte auf der Winde (siehe 3. 2 c) in Betrieb ist, oder ein Luftfahrzeug auf der Hart-SLB-Hessental startet oder landet.

d) Vor Beginn des Flugzeugschleppbetriebes auf der Gras-SLB-Weckrieden muß eine Seilabwurfstelle festgelegt werden. Landungen mit anhängendem Seil sind nicht zulässig. Die Anflughöhe zur Seilabwurfstelle muß mindestens 50 m über Grund betragen.
Auf der Gras-SLB-Hessental sind Landungen mit anhängendem Seil zulässig. Wird das Seil abgeworfen, ist ebenfalls eine Seilabwurfstelle festzulegen.

4. Verkehr auf den Betriebsflächen:

4. 1 Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Luftfahrzeugen nur mit Genehmigung der Luftaufsichtsstelle benutzt und gekreuzt werden.

4. 2 Das Befahren der Betriebsflächen und des Rollfeldes ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

4. 3 Am Flugbetrieb nicht beteiligte Personen dürfen die Betriebsflächen nur mit Erlaubnis der Luftaufsichtsstelle betreten.

5. Flugplatzbenutzungs-Ordnung:

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungs-Ordnung ist einzuhalten.

6. Strafbestimmungen:

Vestöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

7. Inkrafttreten:

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
Fetzer

I – 153/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Daun-Senheld

Trier, den 17. März 1976
Az.: 336 — 112

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 113), zuletzt geändert durch das 8. Änderungsgesetz vom 30. Oktober 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Daun-Senheld (Bezugspunkt: 50°10'45"N — 06°51'53"E) folgende Regelung getroffen:

I. **Allgemeines:**

1. Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

2. Auf dem Segelfluggelände findet Betrieb mit Segelflugzeugen (Flugzeugschleppstart), Motorseglern und Motorflugzeugen statt. Motorsegler und Motorflugzeuge bedürfen einer Außenlandeerlaubnis der Bezirksregierung Trier.

II. **Segelflugbetrieb:**

1. Allgemeines

1.1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. Platzrunde

2.1 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben sich für Anflüge in die in der Übersichtskarte (Anlg. 1) dargestellte Platzrunde für Segelflug einzuordnen.

3. Besondere Regelungen für den Flugzeugschleppbetrieb

3.1 Flugzeugschleppzüge haben ihre Anfangs-Steigflüge in der Motorflugplatzrunde durchzuführen.

3.2 Schleppmaschinen ordnen sich zum Seilabwurf oder zur Landung in die Platzrunde für Segelflugzeuge ein. Auf andere sich im Landeanflug befindliche Luftfahrzeuge ist zu achten.

3.3 Das Schleppseil darf grundsätzlich nur in Landerichtung und nur an der von der Flugleitung näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden. Landungen mit angehängtem Schleppseil sind verboten.

III. **Motorflugbetrieb**

1. An- und Abflüge

1.1 Die anfliegenden motorgetriebenen Luftfahrzeuge mit betriebsklarem Wechselsprechfunkgerät haben auf der Frequenz 123,35 MHz Sprechfunkverbindung mit der Flugleitung Daun-Senheld aufzunehmen.

1.2 Luftfahrzeuge ohne betriebsklares Wechselsprechfunkgerät überfliegen den Platz nicht unter 2600 Fuß MSL und reihen sich nach Erkennen der Landerichtung in die Platzrunde ein.

1.3 Das Überfliegen der umliegenden Orte, insbesondere der Gemeinden Mehren und Schalkenmehren, ist zu vermeiden.

1.4 Im Durchstartfall oder bei Abbruch von Landeanflügen ist die vorgeschriebene Platzrunde (Ziffer 2. 1) erneut auszufliegen.

2. Platzrunde

Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die in der Übersichtskarte (Anlg. 1) dargestellte Motorflugplatzrunde in einer Höhe von 2600 Fuß MSL (900 Fuß GND) einzuhalten.

IV. **Verkehr auf den Betriebsflächen:**

1. Bei Flugbetrieb ist die Start- und Landebahn einschl. der sie umgebenden Sicherheitsstreifen von rollenden, transportierten und haltenden Luftfahrzeugen sowie sonstigen Hindernissen freizuhalten.

2. Das Aufstellen von Luftfahrzeugen in Startposition darf erst erfolgen, wenn sich kein anderes Luftfahrzeug im Endanflug befindet.

3. Das Befahren des Segelfluggeländes ist während des Flugbetriebes nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

V. **Flugplatzbenutzungsordnung:**

Die vom Halter des Segelfluggeländes erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

VI. **Strafbestimmungen:**

Verstöße gegen die vorstehenden Regelungen können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 Luftverkehrsgesetz, § 58 Abs. 1 Nr. 10 Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 Luftverkehrsordnung als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 Luftverkehrsgesetz als Straftat verfolgt werden.

VII. **Schlußbestimmungen:**

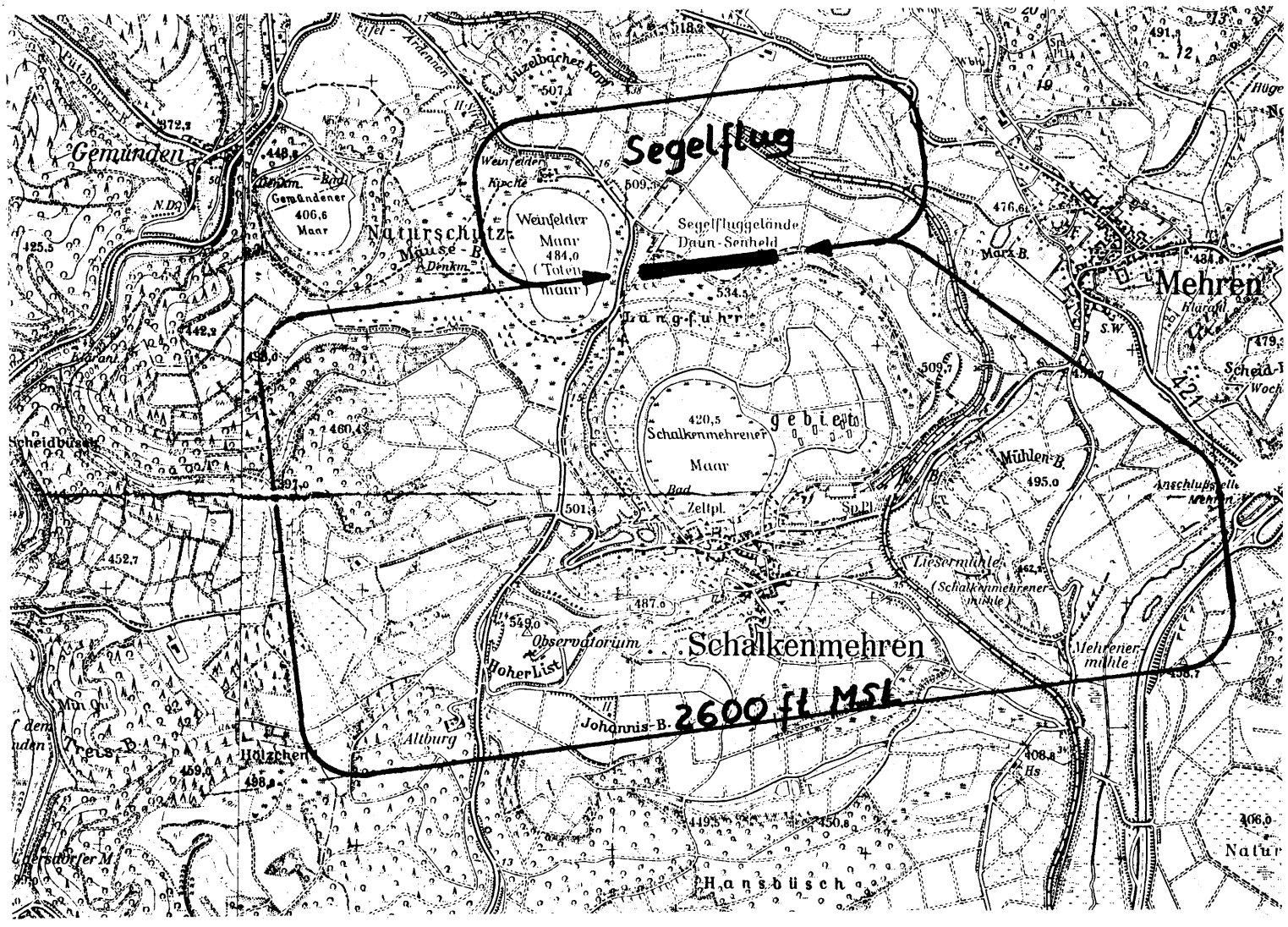
Diese Regelung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, in Kraft.

Bezirksregierung Trier
Im Auftrag
N e y

Druckfehlerberichtigung

Im Inhaltsverzeichnis der NfL I - 103-130/76 ist die erste Zeile abzuändern in:

I - 103/76 **66.** VO zur Änderung . . .


Segelflug
Segelfluggelände
Daun-Senheld
2600 ft MSL
Gemünden
Weinfelder
Maar
484,0
(Toten
Maar)
Schalkenmehrener
Maar
Schalkenmehren
Mehren
Hohe List
Hansbüsch

NfL I - 154/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 6. Mai 1976

I – 154/76

Wiesbaden, den 9. April 1976
III a 3 — Az.: 66 m 04 05

Gemäß § 43 Abs. 2 LuftVZO wird die mit Wirkung vom 1. September 1975 gültige und von mir genehmigte Fassung der Benutzungsordnung für den Flughafen Frankfurt (Main) und die Anlage "Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5 der Flughafen-Benutzungsordnung bekanntgemacht.

Die Bekanntmachungen in den NfL 47/66, 81/66 und I - 290/75 werden hiermit aufgehoben.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

Flughafen-Benutzungsordnung für den Flughafen Frankfurt (Main)

Inhaltsangabe

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Gelände des Flughafens
2. Allgemeine Angaben
3. Wetterverhältnisse
4. Optische Bodenhilfen
5. Bauschutzbereich
6. Luftfahrthindernisse
7. Der Flughafenunternehmer und die behördlichen Dienststellen auf dem Flughafen
8. Verkehrsverbindungen und verfügbare Verkehrsmittel

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2. 1 Befugnis zum Starten und Landen
2. 2 Start- und Landeeinrichtungen
2. 3 Rollen und Schleppen
2. 4 Abfertigungsvorfeld
2. 5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)
2. 6 Abstellen und Unterstellen
2. 7 Lärmschutz
2. 8 Betriebsstoffversorgung
2. 9 Wartungsarbeiten
2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

3. Betreten und Befahren
3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge
3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
3. 4 Mitführen von Hunden

4. Sonstige Betätigung
4. 1 Gewerbliche Betätigung
4. 2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften
4. 3 Lagerung
4. 4 Bauarbeiten

5. Sicherheitsbestimmungen

6. Fundsachen

7. Verunreinigungen, Abwässer

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

11. Zustellungsbevollmächtigter

Anlage:

Sicherheitsbestimmungen

1. Umgang mit Kraftstoffen

2. Betrieb von Luftfahrzeugtriebwerken

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

Teil I

Beschreibung des Flughafens

Änderungen der Beschreibung werden in den "Nachrichten für Luftfahrer" und im "Luftfahrthandbuch" — AIP — Deutschland bekanntgegeben.

1. Gelände des Flughafens

1. 1 Lage des Flughafenbezugspunktes

Geographische Breite und Länge:	50° 02' 04"N und 08° 34' 17"O
Entfernung und Richtung von der Stadt:	12 km (6,5 sm) SW der Stadtmitte Frankfurt (Main)
Höhe über NN:	100 m (328 ft)
Örtliche Mißweisung:	3° 46' für 1973

1. 2 Start- und Landeanlagen

Abmessungen der Start- und Landebahnen:	Startbahn Nord (07 L/25 R) 3900 x 60 m (12795 x 197 ft) Startbahn Süd (07 R/25 L) 3750 x 45 m (12303 x 148 ft) mit beiderseitigen Schultern von 7,5 m Breite		
Abmessungen der Start- und Landeflächen:	150 m beiderseits der Startbahnachsen und 300 (60) m vor den Schwellen (07 R)		
Start- und Landebahndecken:	Startbahn Nord (07 L/25 R)	Beton, teilweise auf Heißbitumenkies	
	Startbahn Süd (07 R/25 L)	Beton auf Heißbitumenkies bzw. Unterbeton	
Tragfähigkeit:	Startbahn Nord (07 L/25 R)	SIWL 45 000 kg (100 000 lbs) LCN 100	
	Startbahn Süd (07 R/25 L)	SIWL 45 000 kg (100 000 lbs) LCN 100	

	Gefälle: Längsgefälle: Quergefälle:	07 R/25 L | 07 L/25 R Die Längsprofile der Start- und Landebahnen sind aus dem Luftfahrthandbuch — AIP — (Band II) zu ersehen 0,32% | 0,25% 0,8-1,2% | 0,8-1,5%
	Startlauf- und Landestrecke:	Startbahn Nord (07 L/25 R) 3900 m (12795 ft) Startlaufstrecke Startbahn Nord (07 L/25 R) 3900 m (12795 ft) Landestrecke Startbahn Süd (25 L) 3490 m (11450 ft) Startlaufstrecke Wenn Startbahn Nord geschlossen: 3750 m (12303 ft) Startbahn Süd (25 L) 3490 m (11450 ft) Landestrecke Startbahn Süd (07 R) 3490 m (11450 ft) Startlaufstrecke Startbahn Süd (07 R) 3750 m (12303 ft) Landestrecke
	Landebereich für Hubschrauber:	Zwischen den Rollbahnen F und D 75 m südlich Rollbahn A 30 x 30 m große Betonfläche mit ringsum 20 m Streifen (Gras). Keine Gewichtsbeschränkungen Die Lage der Start- und Landeanlagen ist aus dem Luftfahrt-Handbuch — AIP — (Band II) zu ersehen.
1.3	Befeuerungsanlagen: Notbefeuerung:	Siehe Luftfahrthandbuch — AIP — AGA 2-5-5 Notstromversorgung für Befeuerung vorhanden
1.4	Markierungshilfen:	Schwellen, Start- und Landebahnbezeichnung, Aufsetzzone, Start- und Landebahnseitenlinien, Start- und Landebahnrand, Rollbahnmittellinie, Rollhaltemarken, Rolleitlinien (Vorfeld)
1.5	Instrumenten-Lande-Anlagen:	ILS, ASR, SSR
1.6	Sonstige Radaranlagen:	Rollfeldüberwachungsradar (ASDE)
1.7	Rollbahnen:	Rollbahnsystem mit Schnellabrollwegen, das die Start- und Landebahnen mit den Vorfeldern verbindet. Rollbahnbreiten 22,5 und 30 m. Beton, Tragfähigkeit 45 000 kg (100 000 lbs) Einzelradlast (SIWL), LCN 100
1.8	Vorfelder Größe der Vorfelder (einschließlich Rollspuren):	a) Abfertigungsvorfeld 1.047.800 qm (1.253.200 sq.y.) b) Flugzeughalle II 13.500 qm (16.200 sq.y.) c) Flugzeughalle IV 20.600 qm (24.600 sq.y.) (Allgemeine Luftfahrt — General Aviation) d) Lufthansa-Basis 140.300 qm (167.802 sq.y.) e) Flugzeughallen VIII u. IX 19.100 qm (22.900 sq.y.) f) Frachtvorfeld West 32.000 qm (38.300 sq.y.)
	Tragfähigkeit:	45.000 kg (100.000 lbs) Einzelradlast (SIWL), LCN 100, Betondecke
	Verfügbare Abfertigungspositionen:	36 Gebäude-Positionen (Passagier-Terminal) 2 Gebäude-Positionen (Fracht-Anlage 2) 39 Außenpositionen

2. Allgemeine Angaben

2.1	Klassifizierung des Flughafens nach ICAO:	Klasse A
2.2	Betriebszeit des Flughafens:	24 Stunden
2.3	Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit:	ständig benutzbar
2.4	Zulassung als Zoll- und Sanitätsflughafen:	der Flughafen Frankfurt (Main) ist als Sanitäts- und Zollflughafen zugelassen
2.5	Übernachtungsmöglichkeiten: Gaststättenbetriebe: Betriebszeit:	vorhanden vorhanden 24 Stunden
2.6	Luftfrachtabfertigung:	Ausreichende Anzahl verschiedener Fahrzeuge und Hilfsmittel vorhanden
2.7	Tankvorrichtungen:	1. Hydrantenanlage für Turbotreibstoff 2. Tankfahrzeuge für Flugbenzine und Turbotreibstoffe
	Betriebszeit:	24 Stunden, für Allgemeine Luftfahrt Montag—Freitig 0500 Uhr bis 2100 Uhr GMT, Samstag, Sonntag und Feiertag 0700 Uhr bis 1900 Uhr GMT
2.8	Flugbetriebsstoffe und Öle:	Treibstoffe sowie Öle in den vom Luftverkehr geforderten Spezifikationen vorhanden
2.9	Sauerstoff und andere verfügbare Betriebsmittel:	Sauerstoff, Preßluft, CO_2, hydraulische Öle verfügbar

2. 10	Verfügbarer Hallenraum für nichtstationierte Luftfahrzeuge:	kann auf Anforderung bereitgestellt werden
2. 11	Verfügbare Instandsetzungseinrichtungen:	Flugzeughallen mit allen notwendigen Einrichtungen für Wartung und Triebwerkswechsel
2. 12	Feuerwehrfahrzeuge und Bergungsgeräte:	12 Feuerlöschfahrzeuge 1 Rettungsfahrzeug RW3-01 2 Landebahnbeschäumungsanhänger 40.000 l 1 Drehleiter DL 37 1 Kran 7 t 1 Schwerlastanhänger 40 t 4 Luftkissen je 12 t 6 Luftkissen je 25 t vorhandene Löschmittelmenge nach ICAO, Annex 14, Kategorie IX
2. 13	Schneeräumgeräte:	Schneepflüge, Schneeschleudern, Kehrmaschinen, Kehrblasgeräte und Enteisungsfahrzeuge
2. 14	Abfertigungsgeräte:	Zur Durchführung der Abfertigungsdienste stellt der Flughafenunternehmer alle erforderlichen Geräte und Einrichtungen nach Maßgabe der Bodendienstverträge zur Verfügung
2. 15	Örtliche Flugbeschränkungen:	siehe Luftfahrthandbuch — AIP — AGA 2-5-2 und 2-5-2/A
2. 16	Höhenmesserkontrolle:	auf dem Vorfeld (361 Fuß) und an den Rollhaltepunkten vor den Schwellen
3.	**Wetterverhältnisse:**	Vorherrschend Windrichtung Südwest; mittleres tägliches Maximum (Juli) 24,3° C; mittleres tägliches Minimum (Januar) —1,9° C; Mittelwert des Luftdruckes um 12.00 Uhr GMT (Juli) 1002,7 mb, um 06.00 Uhr GMT (Januar) 1002,2 mb; Mittelwert der absoluten Feuchte um 12.00 Uhr GMT (Juli) 10,5 gr/m³, um 18.00 Uhr GMT (Januar) 4,3 gr/m³
4.	**Optische Bodenhilfen**	
4. 1	Wegweiseranlagen für das Rollen:	Beleuchtete Startbahn-, Rollbahn-, Richtungs- und Positions-Schilder, Optische Zieleinrichtung für Nose-in-Position (AGNIS)
4. 2	Optische Ortungshilfen:	Flugplatzleuchtfeuer weiß/grün auf dem Kontrollturm, "Frankfurt (Main)" in waagerechter blauer Leuchtschrift auf dem Dach des Empfangsgebäudes
5.	**Bauschutzbereich**	Die für den Flughafen gemäß § 12 LuftVG geltenden Baubeschränkungen (Bauschutzbereich) ergeben sich aus den jeweiligen Veröffentlichungen im Staats-Anzeiger für das Land Hessen.
6.	**Luftfahrthindernisse**	Siehe Luftfahrthandbuch — AIP — Band II Flugplatzhinderniskarte ICAO). Alle Hindernisse sind nach ICAO Annex 14 markiert und befeuert.
7.	**Der Flughafenunternehmer und die behördlichen Dienststellen auf dem Flughafen**	
7. 1	Der Flughafenunternehmer: Postanschrift: Fernsprech-Sammelnummer: Durchwahl: Fernschreiber-Nr.:	Flughafen Frankfurt (Main) Aktiengesellschaft Flughafen, 6000 Frankfurt 75 (06 11) 69 01 690 und Nebenstellennummer 04 12504
7. 2	Behördliche Dienststellen	
	Bundesanstalt für Flugsicherung:	Flugsicherungs-Regionalstelle Frankfurt
	Bundesfinanzverwaltung:	Hauptzollamt Frankfurt/M.-Flughafen
	Bundesgrenzschutz:	Grenzschutzstelle Frankfurt/Main
	Bundesminister für Verkehr:	Flugplankoordinator für die Bundesrepublik Deutschland
	Bundeswehr:	Koordination Flugverkehrskontrolle — Oberer Bereich —
	Bundesbahn:	Bahnhof Frankfurt/Main-Flughafen
	Deutsche Bundespost:	Luftpostleitstelle Frankfurt/Main-Flughafen Postamt Frankfurt/Main 75, Flughafen
	Deutscher Wetterdienst:	Flugwetterwarte Frankfurt/Main
	Hessisches Ministerium für Wirtschaft und Technik:	Luftaufsicht Frankfurt/Main (Abwehr äußerer Gefahren) Luftaufsicht Frankfurt/Main (Abwehr betriebsbedingter Gefahren) Lärmschutzbeauftragter

Hessisches Ministerium des Innern:	Kriminalpolizei (K III/6) Polizeirevier Flughafen (19. Polizeirevier)
Kommission zur Abwehr des Fluglärms:	Geschäftsstelle
Luftfahrtbundesamt:	Außenstelle Mitte
Stadt Frankfurt/Main:	Gesundheitsamt, Flughafenarzt, Hilfspolizei

8. Verkehrsverbindungen und verfügbare Verkehrsmittel

8. 1	Zufahrtsstraßen	
	Bundesautobahnen:	von Basel, Karlsruhe, Stuttgart : A5 von Hannover, Kassel : A5 von Dortmund : A 45, A 5 von München, Würzburg : A 3 von Köln : A 3 von Wiesbaden : A 66, A 3 von Mainz, Rüsselsheim : A 60, A 67, A 3
	Bundesstraße:	B 43 Rüsselsheim — Frankfurt/Main Kelsterbacher Spange
	Parkplätze:	5.600 Parkstände für Fluggäste und Besucher 45 Parkstände für Besucherbusse 11.600 Parkstände für Beschäftigte
8. 2	Öffentlicher Zubringerverkehr	
	Eisenbahnlinie:	Flughafenbahn von den Hauptbahnhöfen Frankfurt/Main, Mainz, Wiesbaden (FVV)
	Omnibuslinien:	Frankfurter Verkehr- und Tarifverbund (FVV): 61 Oberforsthaus, Südbahnhof, Lokalbahnhof (mit Anschlüssen an Straßenbahnlinie) 62, 73 Kelsterbach (über Schwanheim) 68 Zeppelinheim, Ffm.-Riedhof 975 Offenbach bzw. Rüsselsheim
	Sonstige:	Bahnbus Wiesbaden Private Buslinien (Darmstadt, Mörfelden, Sprendlingen) Hotel- und Charterbusse Taxen, Mietwagen Touring Luxembourg — Trier — Flughafen Touring Luxembourg — Flughafen
8. 3	Bahnfrachtverkehr:	Bahn/Luftfrachtanschluß über Frankfurt (M)-Hbf. und Kelsterbach

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1. 1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

1. 2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2. 1 Befugnis zum Starten und Landen

2. 1. 1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung des in der Flughafen-Gebührenordnung festgelegten Entgelte mit Flugzeugen und Drehflüglern gestattet, die mit einem betriebsbereiten Funksprech-Empfangs- und -Sendegerät ausgerüstet sind, mit dem aus einer Entfernung von mindestens 25 sm vom Flughafen Sprechfunkverbindung mit dem Kontrollturm aufgenommen werden kann,
bis zu 45.000 kg isolierte Einzelradlast oder bis zu dem Wert 100 der Belastungsordnung (LCN), und soweit dies nach den Eigenschaften der Luftfahrzeuge und den Einrichtungen und Anlagen des Flughafens ohne Gefährdung von Personen und Sachen möglich ist.

2. 1. 2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2. 2 Start- und Landeeinrichtungen
Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollpläne gebunden, sofern sie nicht von der Flugverkehrskontrollstelle andere Weisungen erhalten.

2. 3 Rollen und Schleppen

2. 3. 1 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2. 3. 2 Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2. 3. 3 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder — nach näherer Vereinbarung — von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines großen Luftfahrzeugs muß, der eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luft-

fahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2. 4 Abfertigungsvorfeld

2. 4. 1 Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung — z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen — ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2. 4. 2 Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Die Luftfahrzeuge werden von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewinkt.

2. 5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)

Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge (Bodenverkehrsdienst) gegen Entgelt durchzuführen, sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist. In solchen Einzelfällen haben die Luftfahrzeughalter ihre Abfertigungsgeräte und -fahrzeuge an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen.

2. 6 Abstellen und Unterstellen

2. 6. 1 Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als 45 Minuten auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf einer Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder — wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt — das Luftfahrzeug durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2. 6. 2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeugs obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2. 6. 3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeugs gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff. BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2. 6. 4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2. 6. 4. 1

— Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Krane und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2. 6. 4. 2

— Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2. 6. 4. 3

— Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2. 6. 4. 4

— Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers in der Halle gewaschen und abgesprüht werden.

2. 6. 4. 5

— Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2. 6. 4. 6

— Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2. 7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2. 8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmer, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2. 9 Wartungsarbeiten

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie das Waschen und Absprühen von Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden.

2. 10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2. 10. 1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2. 10. 2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, daß diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

3. Betreten und Befahren

3. 1 Straßen, Plätze und Eingänge

3. 1. 1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3. 1. 2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3. 1. 3 Für das Betreten der Modellhalle und der Besucherplätze ist Eintrittsgeld zu entrichten; seine Höhe ist durch Aushang bekanntgemacht.

3. 1. 4 Wer auf dem Landwege Fracht, die auf dem Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen fortschafft, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näherer Weisung über Flugdaten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

3. 2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3. 2. 1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3. 2. 2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an der Nordseite des Hauptgebäudes aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur an der Frachthalle abgeladen oder aufgeladen werden.

3. 2. 3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3. 2. 4 Kleinfahrzeuge (z. B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3. 3. 1 Allgemeines

3. 3. 1. 1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers — und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter — betreten oder befahren werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

— das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen),
— das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
— die Luftfahrzeughallen,
— die Warteräume,
— die Transiträume,
— die Gepäck- und Frachthallen,
— die Garagen und Werkstätten,
— die Betriebs- und Bauhöfe,
— die Baustellen.

Satz 1 gilt entsprechend für folgende Grundstücke und Anlagen außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes:

— Betriebshof Unterschweinstiege,
— Grundstücke für Flugsicherungsanlagen.

3. 3. 1. 2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3. 3. 1. 1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3. 3. 1. 3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3. 3. 1. 4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Paß- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3. 3. 1. 5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3. 3. 1. 6 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3. 3. 2 Rollfeld

3. 3. 2. 1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3. 3. 1. 1 notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich zu unterrichten.

3. 3. 2. 2 Will ein Beauftragter der in Absatz 3. 3. 1. 4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er — außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers — die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 3. 3. 2. 1 Satz 2 zu beachten.

3. 3. 2. 3 Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, daß ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können.

3. 3. 2. 4 Bei unsichtigem Wetter darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die

— in ständiger Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind, oder
— von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3. 3. 3 Vorfelder

3. 3. 3. 1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3. 3. 3. 2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrsregelungen verbindlich.

3. 3. 3. 3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeuge, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3. 4 Mitführen von Hunden

Hunde sind an der Leine zu führen.

4. Sonstige Betätigung

4. 1 Gewerbliche Betätigung

Gewerbliche Betätigung ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die auch ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand haben kann, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahme auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen. Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4. 2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4. 3 Lagerung

4. 3. 1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 3. 2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4. 4 Bauarbeiten

Vor Beginn von Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Fundbüro, Pförtner) abzugeben. Es gelten die §§ 978—981 BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7. 1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern zu beseitigen; anderenfalls kann der Flughafenunternehmer die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7. 2 Abwässer

Soweit der Flughafenunternehmer nichts anderes bestimmt, darf in die Abwassereinläufe (Abwasserdolen) nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, daß Wasser radioaktiv oder anderweitig, z. B. durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe oder Öl, verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Frankfurt am Main.

11. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

Die Flughafen-Benutzungsordnung mit Anlage tritt am 1. September 1975 in Kraft.

Frankfurt am Main, den 29. August 1975

Der Flughafenunternehmer

Flughafen
Frankfurt/Main AG

Becker Schröder Beck Dr. Borst Mücke

Anlage "Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II Nr. 5 der Flughafen-Benutzungsordnung

1. Umgang mit Kraftstoffen

1. 1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1. 2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muß ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafenfeuerwehr zulässig.

1. 3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muß es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1. 4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeugs dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min. auf 10 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min. auf 20 m.

1. 5 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Absatz 1. 4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafenfeuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1. 6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

1. 7 Sondervorschriften für Unterflur-Betankungsanlagen sind zu beachten.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2. 1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2. 2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2. 3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2. 4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung ist für Propellerflugzeuge erwünscht und wird empfohlen.

2. 5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeugs mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2. 6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anläßt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, daß die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2. 7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen — wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfern — ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5. 1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5. 2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5. 3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Behälter außerhalb der Halle zu entleeren.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6. 1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, daß keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6. 2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6. 3 Leere Kraftstoff- und Schmierstoffässer sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6. 4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, daß eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7. 1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

— die Feuermelder zu betätigen und außerdem

— die Flughafen-Feuerwehr, Fernsprecher Nr. 112,

zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7. 2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Sanitätsstelle, Fernsprecher Nr. 3000, zu benachrichtigen.

7. 3 Im übrigen gilt der Großalarmplan für den Flughafen Frankfurt (Main).

NfL I - 155-175/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 6. Mai 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 155/76	Änderung der Gebührenordnungen für die Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin)	145
I — 156/76	9. VO zur Änderung der 12. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen München)	145
I — 157/76	VO zur Aufhebung der 32. DVO zur LuftVO (Anwendung von Sekundärradar im oberen Luftraum der Bundesrepublik Deutschland)	145
I — 158/76	VO zur Aufhebung der 50. DVO zur LuftVO (Anwendung von Sekundärradar im unteren Luftraum der Bundesrepublik Deutschland)	145
I — 159/76	58. DVO zur LuftVO (Anwendung von Sekundärradar im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland)	146
I — 160/76	Segelflug-Landesmeisterschaften 1976 Paderborn-Haxterberg	147
I — 161/76	11. Internationaler Hahnweide-Segelflugwettbewerb	147
I — 162/76	16. Kölner Segelflugwoche	147
I — 163/76	Oberschwäbischer Segelflugwettbewerb in Tannheim	147
I — 164/76	Überfliegen der Stadt Weingarten/Württemberg während der Blutfreitagsfeierlichkeiten	148
I — 165/76	Vorübergehende Schließung der Grasbahn 09/27 auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach	148
I — 166/76	Bezirkssegelflugvergleichsfliegen der Gebiete Kassel-Nord und Süd auf dem Dörnberg	148
I — 167/76	Luftfahrtveranstaltung des Aero-Club Gelnhausen	148
I — 168/76	Fallschirmabsprünge über dem Stadion Bruchsal-Heidelsheim	148
I — 169/76	Fallschirmabsprünge über dem Polizeistadion Bruchsal	148
I — 170/76	Flugtag in Babenhausen	149
I — 171/76	Flugversuche mit gefesselter Rotorplattform "KIEBITZ" auf dem Verkehrslandeplatz Friedrichshafen	149
I — 172/76	Verkehrslandeplatz Konstanz	149
I — 173/76	Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sondenballone des Deutschen Wetterdienstes am Standort des Kernkraftwerkes Vahnum	149
I — 174/76	Bauarbeiten auf dem Verkehrslandeplatz Landshut	149
I — 175/76	Einführung des Programms "NfL-GB" für die gezielte Beratung von Flügen nach Instrumentenflugregeln auf Flugverkehrsstrecken	149

Inhaltsangabe der NfL II - 40/76 vom 6. Mai 1976

II — 40/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 41/76 vom 6. Mai 1976

II — 41/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Prüfungsnachweise, Befähigungsnachweise

I – 155/76

Änderung der Gebührenordnungen für die Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin)

Bonn, den 7. April 1976
L 4/28.35.51/4015 H 76 -

Die in den NfL I - 55/76 bekanntgemachte Änderung des Teils I Nr. 7 der Gebührenordnungen (Nr. 3 der Bekanntmachung) gilt nunmehr mit Wirkung vom 1. April 1976 auch für den Flughafen Hamburg.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Rannersmann

I – 156/76

Neunte Verordnung zur Änderung der Zwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen München) vom 26. April 1976

Frankfurt (Main), den 26. April 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Zwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen München) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1972 (Bundesanzeiger Nr. 173 vom 14. September 1972; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 269/72), zuletzt geändert durch die Achte Änderungsverordnung hierzu vom 22. März 1976 (Bundesanzeiger Nr. 67 vom 6. April 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 135/76) wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird in der Tabelle der Einflugstrecken bei Einflugstrecke "1 DM T" die Anmerkung in Spalte 6 durch folgende Fassung ersetzt:

"1) Flüge, die für einen verzögerungsfreien Instrumentenanflug zur Landebahn 25 freigegeben wurden, haben bereits bei Überfliegen der Position 2 DME in Richtung Erding VORTAC (Leitstrahl 024 von München VORTAC) eine Rechtskurve zum Erfliegen des Leitstrahls 155° ERD einzuleiten."

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "DM 12" unter "Höhenbeschränkung" nach Satz eins folgender Satz eingefügt:

"Mike NDB ist in Flugfläche 120 oder darunter zu überfliegen."

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "DM 22" unter "Höhenbeschränkung" nach dem Wort "Höhenbeschränkung" folgender Satz eingefügt:

"Mike NDB ist in Flugfläche 120 oder darunter zu überfliegen."

Artikel 2

Artikel 1 Nr. 1 tritt am 20. Mai 1976 in Kraft;

Artikel 1 Nrn. 2 und 3 treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Philipp

I – 157/76

Verordnung zur Aufhebung der Zweiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im oberen Luftraum der Bundesrepublik Deutschland)

Frankfurt (Main), den 15. April 1976
BFS/Z — I 5/I 4 — Az.: 556

Auf Grund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzblatt I S. 2679), und des § 4 Abs. 1 der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge vom 11. Juni 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 646), wird verordnet:

Die Zweiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im oberen Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Dezember 1973 (Bundesanzeiger Nr. 2 vom 4. Januar 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 3/74), einschließlich der hierzu ergangenen Dritten Änderungsverordnung vom 28. März 1974 (Bundesanzeiger Nr. 78 vom 25. April 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 113/74), wird mit Wirkung vom 6. Mai 1976 aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 158/76

Verordnung zur Aufhebung der Fünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im unteren Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) vom 15. April 1976

Frankfurt (Main), den 15. April 1976
BFS/Z — I 5/I 4 — Az.: 556

Auf Grund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der

Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), und des § 4 Abs. 1 der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge vom 11. Juni 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 646), wird verordnet:

Die Fünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im unteren Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) vom 20. Dezember 1973 (Bundesanzeiger Nr. 2 vom 4. Januar 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 4/74), einschließlich der hierzu ergangenen Ersten Änderungsverordnung vom 28. März 1974 (Bundesanzeiger Nr. 78 vom 25. April 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 114/74) und der Zweiten Änderungsverordnung vom 27. November 1974 (Bundesanzeiger Nr. 235 vom 18. Dezember 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 375/74), wird mit Wirkung vom 6. Mai 1976 aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 159/76

Achtundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) vom 15. April 1976

Frankfurt (Main), den 15. April 1976
BFS/Z I 5/I 4 — Az.: 556

Auf Grund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), und des § 4 Abs. 1 der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge vom 11. Juni 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 646), wird verordnet:

§ 1
Anwendungsbereich

Soweit nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 Buchst. a) und b) der Ersten Durchführungsverordnung zur Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge für Flüge nach Instrumentenflugregeln die Ausrüstung mit einem Sekundärradar-Antwortgerät (SSR-Transponder) vorgeschrieben ist, hat der Luftfahrzeugführer die Vorschriften dieser Verordnung zu beachten. Dies gilt auch für Flüge nach Sichtflugregeln in den Lufträumen, in denen für solche Flüge die Ausrüstung mit einem SSR-Transponder besonders vorgeschrieben ist.

§ 2
Grundsatz

Der Luftfahrzeugführer hat, sofern nicht diese Verordnung im Einzelfall etwas anderes bestimmt, entsprechend den Anweisungen der Flugverkehrskontrollstellen den SSR-Transponder zu schalten sowie die Abfragemodi und Antwortcodes einzustellen.

§ 3
Die Schaltung des SSR-Transponders im betrieblichen Normalfall

(1) Sofern eine andere Anweisung nicht erteilt worden ist, hat der Luftfahrzeugführer beim Einflug in den Zuständigkeitsbereich einer Flugverkehrskontrollstelle den SSR-Code, der ihm von der zuletzt zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen worden ist, so lange beizubehalten, bis ihm ein neuer Code zugewiesen wird.

(2) Wird dem Luftfahrzeugführer nur eine Zweiziffernkombination als SSR-Code zugewiesen, so hat er als dritte und vierte Codeziffer jeweils eine Null einzustellen, es sei denn, die Bundesanstalt für Flugsicherung hat nach Absatz 3 für besondere Flugverfahren andere Ziffern festgelegt.

(3) Die Bundesanstalt für Flugsicherung kann SSR-Codes für bestimmte Flugverfahren festlegen, die der Luftfahrzeugführer unbeschadet von § 2 selbständig zu schalten hat. Die Flugverkehrskontrollstellen können im Einzelfall hiervon abweichende SSR-Codes zuweisen.

(4) Wird der Luftfahrzeugführer angewiesen, den Modus A oder einen anderen Identitätsmodus einzuschalten, so hat er gleichzeitig unaufgefordert auch den Modus C einzuschalten.

(5) Der Luftfahrzeugführer, dessen SSR-Transponder im Modus C fehlerhaft arbeitet, hat, falls andere Anweisungen nicht erteilt worden sind, unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle entsprechend zu unterrichten und

1. die Höhenübermittlung abzuschalten und nur noch die Rahmenimpulse des Modus-C-Antworttelegramms ("leerer Rahmen") zu senden oder
2. wenn die Bauart des SSR-Transponders die Anwendung der Maßnahme nach Nr. 1 nicht zuläßt, den Modus C vollkommen abzuschalten. Hierbei ist der Modus A eingeschaltet zu belassen. Läßt die Bauart des SSR-Transponders die getrennte Ausschaltung der Modi A und C nicht zu, ist der SSR-Transponder ohne ausdrückliche Anweisung der Flugverkehrskontrollstellen im Interesse der fortgesetzten Übermittlung von Identitäts- und Positionsinformationen über Modus A nicht abzuschalten.

Bei Einflug in den Zuständigkeitsbereich einer Flugverkehrskontrollstelle hat der Luftfahrzeugführer die getroffenen Maßnahmen beizubehalten und die Flugverkehrskontrollstelle entsprechend zu unterrichten.

§ 4
Die Schaltung des SSR-Transponders in Notfällen

(1) In Notlagen soll der Luftfahrzeugführer den eingestellten Antwortcode beibehalten, es sei denn, es wird ihm ein anderer Code empfohlen. Unbeschadet von Satz 1 kann der Luftfahrzeugführer den SSR-Transponder auf Modus A Code 7700 schalten, wenn ihm dies nach Art der Notlage als die geeignetste Maßnahme erscheint.

(2) Nach § 5 der Zweiten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung) hat der Luftfahrzeugführer bei Ausfall der Funkverbindung den SSR-Transponder auf Modus A Code 7600 zu schalten.

(3) Der Führer eines Luftfahrzeugs, das gewaltsam entführt wird, soll sich bemühen, den SSR-Transponder auf Modus A Code 3100 und nach dem 12. August 1976 statt dessen auf Modus A Code 7500 zu schalten, um seine Lage anzuzeigen, falls nicht die Umstände den Gebrauch des Codes 7700 rechtfertigen.

(4) Der Führer eines Luftfahrzeugs, das von einem militärischen Luftfahrzeug angesteuert wird, kann, wenn ihm dies im Einzelfall den Umständen angemessen erscheint, das Verfahren nach Absatz 1 anwenden.

§ 5
Verfahren bei Ausfall des SSR-Transponders

(1) Tritt ein SSR-Transponderausfall ein, der vor dem Start nicht behoben werden kann, so hat der Luftfahrzeugführer

1. die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu unterrichten und eine Genehmigung für die Flugdurchführung einzuholen,
2. seinen Flug entsprechend den erteilten Auflagen der Flugverkehrskontrollstelle so zu planen, daß er auf dem kürzesten Wege zum nächstliegenden geeigneten Flugplatz führt, auf dem die Instandsetzung durchgeführt werden kann,
3. in Feld 10 des Flugplan-Formblattes unter "SSR" den Buchstaben "N" für vollständige Betriebsuntüchtigkeit des SSR-Transponders oder im Falle eines Transponder-Teilausfalls den Buchstaben einzutragen, der nach der Neunundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen) den verbleibenden Transponder-Leistungseigenschaften entspricht.

(2) Tritt ein Ausfall nach dem Start ein, so hat der Luftfahrzeugführer die zuständige Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich entsprechend zu unterrichten.

§ 6

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 160/76

Segelflug-Landesmeisterschaften 1976 Paderborn-Haxterberg

Frankfurt (Main), den 8. März 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die Segelflug-Landesmeisterschaften 1976, Paderborn-Haxterberg, finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 15. bis 29. Mai 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Sonderlandeplatz Paderborn-Haxterberg (51°41'N 08°47'O).

Die Flüge führen überwiegend in den westdeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Sonderlandeplatz und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 161/76

11. Internationaler Hahnweide-Segelflugwettbewerb

Frankfurt (Main), den 19. Februar 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Der 11. Internationale Hahnweide-Segelflugwettbewerb findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit vom 22. bis 29. Mai 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge, die überwiegend in dem süddeutschen Raum abgewickelt werden, ist das Segelfluggelände Kirchheim/Teck (48°38'N 09°26'O).

Die maximale Flughöhe beträgt nördlich der geographischen Breite 48°10'N FL 70; südlich davon FL 60.

Während der angegebenen Zeit ist am Segelfluggelände Kirchheim/Teck und in dessen Umgebung mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 162/76

16. Kölner Segelflugwoche

Frankfurt (Main), den 13. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die 16. Kölner Segelflugwoche findet in der Zeit vom 22. bis 30. Mai 1976 unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, statt.

An dem Wettbewerb nehmen etwa 60 Luftfahrzeuge teil.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge, die überwiegend im westdeutschen Luftraum abgewickelt werden, ist der Flugplatz Köln-Butzweilerhof (50°59'N 06°53'O).

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

An dem vorgenannten Flugplatz ist in der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 163/76

Oberschwäbischer Segelflugwettbewerb in Tannheim

Frankfurt (Main), den 12. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Der Oberschwäbische Segelflugwettbewerb in Tannheim findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 22. bis 30. Mai 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Tannheim (48°01'N 10°06'O).

Die Flüge führen überwiegend in den süddeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 164/76

Überfliegen der Stadt Weingarten/Württemberg während der Blutfreitagsfeierlichkeiten

Frankfurt (Main), den 6. April 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22324

In der Zeit vom 27. 5. 1976, 1400 Uhr MEZ bis 28. 5. 1976, 1700 Uhr MEZ finden in der Stadt Weingarten/Württemberg die Blutfreitagsfeierlichkeiten statt, in deren Verlauf etwa 2000 Pferde und Reiter an Prozessionen teilnehmen werden. Weiterhin werden mehrere 10 000 Besucher erwartet.

Die Veranstaltungen werden innerhalb eines Umkreises von 15 km um die Ortsmitte Weingarten (Bezugspunkt: 47 48 N 09 38 O) durchgeführt.

Im Interesse der Sicherheit der Teilnehmer an den Veranstaltungen werden die Luftfahrzeugführer ersucht, das vorstehend genannte Gebiet während der Feierlichkeiten nicht unterhalb 5000 Fuß NN zu überfliegen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 165/76

Vorübergehende Schließung der Grasbahn 09/27 auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach

Wiesbaden, den 13. April 1976
III a 3 — Az.: 66 m 06

Am 29. Mai 1976 findet auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach der 19. Freundschaftsflug "Rund um Egelsbach" statt. Aus diesem Grunde ist die Grasbahn 09/27 in der Zeit vom

28. Mai 1976, 0700 Uhr MGZ bis
29. Mai 1976, 1200 Uhr MGZ

geschlossen.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I – 166/76

Bezirkssegelflugvergleichsfliegen der Gebiete Kassel-Nord und Süd auf dem Dörnberg

Frankfurt (Main), den 19. März 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Das Bezirkssegelflugvergleichsfliegen der Gebiete Kassel-Nord und Süd findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 27. Mai bis 5. Juni 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Zierenberg auf dem Dörnberg (51°22'N 09°20'O).

Die Flüge führen überwiegend in den mitteldeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeiten mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 167/76

Luftfahrtveranstaltung des Aero-Club Gelnhausen

Frankfurt (Main), den 24. Februar 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Der Aero-Club Gelnhausen führt in der Zeit vom 27. bis 30. Mai 1976 unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, auf dem Verkehrslandeplatz Gelnhausen (50°12'N 09°11'O) eine Luftfahrtveranstaltung durch.

Die maximale Höhe beträgt 3500 Fuß NN; sie kann jedoch zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern kurzfristig angehoben werden.

Nicht an dieser Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum während der oben angegebenen Zeiten zu meiden bzw. erhöhte Aufmerksamkeit bei Flügen am Flugplatz Gelnhausen walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 168/76

Fallschirmabsprünge über dem Stadion Bruchsal-Heidelsheim

Frankfurt (Main), den 5. April 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22324

Am 5. 6. 1976 in der Zeit von 1430 Uhr bis 1530 Uhr MEZ werden über dem Stadion Bruchsal-Heidelsheim Fallschirmabsprünge durchgeführt.

Die Fallschirmabsprünge erfolgen in VMC aus 4500 Fuß NN. Die allgemeinen Regeln der LuftVO werden eingehalten.

Die Fallschirmabsprünge werden innerhalb 1 sm um den Bezugspunkt Koordinaten: 49 08 15 N 08 35 10 O durchgeführt.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Durchfliegen des o. g. Gebietes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 169/76

Fallschirmabsprünge über dem Polizeistadion Bruchsal

Frankfurt (Main), den 5. April 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22324

Am 13. 6. 1976 in der Zeit von 1400 Uhr bis 1500 Uhr MEZ werden über dem Polizeistadion Bruchsal Fallschirmabsprünge durchgeführt.

Die Fallschirmabsprünge erfolgen in VMC aus 6600 Fuß NN. Die allgemeinen Regeln der LuftVO werden eingehalten.

Die Fallschirmabsprünge werden innerhalb 1 sm um den Bezugspunkt Koordinaten: 49 07 50 N 08 34 05 O durchgeführt.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Durchfliegen des o. g. Gebietes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 170/76

Flugtag in Babenhausen

Frankfurt (Main), den 22. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Babenhausen (49°57'N 08°58'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen vorherrschen, am 16. Mai 1976 in der Zeit von 1400 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge erfolgen innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten.

Die maximale Höhe beträgt 2500 Fuß NN.

An dem vorgenannten Landeplatz und in der Umgebung, ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Luftfahrzeugführer von nicht an der Veranstaltung beteiligten Luftfahrzeugen werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 171/76

Flugversuche mit gefesselter Rotorplattform "KIEBITZ" auf dem Verkehrslandeplatz Friedrichshafen

Frankfurt (Main), den 12. April 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

An der südlichen Seite des Verkehrslandeplatzes Friedrichshafen (47°40'20"N 09°30'45"O) finden bis zum 31. Dezember 1976 in der Zeit von montags bis freitags von 0530 Uhr bis 0800 Uhr MGZ Versuchsaufstiege mit der Rotorplattform "KIEBITZ" statt.

Die maximale Aufstieghöhe wird 1000 Fuß GND nicht überschreiten. Der Verkehrslandeplatz Friedrichshafen darf während des oben angegebenen Zeitraums in der Zeit von 0700 Uhr bis 0800 Uhr MGZ nur nach vorheriger Anfrage angeflogen werden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 172/76

Verkehrslandeplatz Konstanz

Freiburg i. Br., den 5. März 1976
Az.: 24/52/5078-2/5

Die Flughafengesellschaft Konstanz mbH als Halterin des Verkehrslandeplatzes Konstanz unterliegt mit sofortiger Wirkung wieder der Betriebspflicht gemäß § 45 der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO).

Als Betriebszeit für den Verkehrslandeplatz Konstanz wird die Zeit von 0700 bis SS festgesetzt.

Die Mitteilung in den Nachrichten für Luftfahrer vom 14. April 1975 (NfL I - 152/75) wird aufgehoben.

Regierungspräsidium Freiburg
Im Auftrag
Multhoff

I – 173/76

Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sondenballone des Deutschen Wetterdienstes am Standort des Kernkraftwerkes Vahnum

Frankfurt (Main), den 8. April 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22363

Der Deutsche Wetterdienst — Wetteramt Essen — läßt in der Zeit vom 15. Mai 1976 bis einschließlich 30. Juni 1977 in unregelmäßigen Abständen Fesselballone und freifliegende Sondenballone am Standort des Kernkraftwerkes Vahnum (Koordinaten: 51 49 N 06 28 E) für kleinaerologische Messungen auf.

Die Auflaßhöhe der Fesselballone beträgt maximal 800 m GND. Die einzelnen Meßserien werden vorher jeweils durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Durchfliegen des o. g. Bezugspunktes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 174/76

Bauarbeiten auf dem Verkehrslandeplatz Landshut

München, den 23. April 1976

Auf dem Flugplatz Landshut wird in der Zeit vom 15. Mai bis 18. Juni 1976 die Start- und Landebahn befestigt. Während dieses Zeitraums ist diese Bahn gesperrt.

Der Flugbetrieb kann jedoch auf der Südbahn (Betriebsfläche Segelflug) nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch die Luftaufsichtsstelle Landshut fortgeführt werden.

Luftamt Südbayern
Dr. Lieberknecht

I – 175/76

Einführung des Programms "NfL-GB" für die gezielte Beratung von Flügen nach Instrumenten-Flugregeln auf Flugverkehrsstrecken

Frankfurt (Main), den 27. April 1976
BFS/Z — I 3 a 5 — Az.: 458

1. Einleitung

Die Bundesanstalt für Flugsicherung verwendet seit mehreren Jahren eine EDV-Anlage für die Aufbereitung und Sortierung von NOTAMs für die Flugberatung. Im Oktober 1974 wurde der Probebetrieb eines neuen erweiterten Programms (Programm

NfL-GB) aufgenommen. Während das frühere Programm, das mit technisch bedingten Unterbrechungen seit 1967 in Betrieb war, nur einer zentralen Stelle, dem Büro der Nachrichten für Luftfahrer, über Standleitungen den Zugriff zur EDV-Anlage ermöglichte und deshalb auch nur für die automatische Herstellung von Druckvorlagen für NOTAM-Summaries und NOTAM-Kurzfassungen für IFR-Flüge (Pre-flight Information Bulletins — Area Type) verwendet werden konnte, ermöglichen das neue Programm und der Anschluß des Rechners an das rechnergestützte innerdeutsche Datenübertragungs- und -verteilersystem der Flugsicherung (DÜV-System) allen Flugberatungsstellen den Zugriff zu den im FB-Rechner gespeicherten Daten. Damit war die Voraussetzung für die Einführung einer neuen streckenbezogenen NOTAM-Kurzfassung (Pre-flight Information Bulletin — Route Type) und die Möglichkeit des Abrufs dieser Bulletins durch die Flugberatungsstellen unmittelbar vor Beginn des Fluges gegeben. Der Probebetrieb, die erforderlichen Programmkorrekturen sowie die Vorarbeiten im Büro der Nachrichten für Luftfahrer zur Festlegung der Strekken, für die das neue Verfahren angewendet werden soll (NfL-GB-Strecken/Pre-flight Information Routes), sowie die Herstellung der erforderlichen Dokumentation sind jetzt soweit abgeschlossen, daß die Einführung der neuen Bulletins erfolgen kann. Für eine Übergangszeit werden neben den neuen Preflight Information Bulletins — Route Type die bisherigen NOTAM Kurzfassungen, die jeweils alle für IFR-Flüge auf Flugverkehrsstrecken eines gesamten Fluginformationsgebietes wichtigen NOTAMs enthalten, zur Verfügung gestellt. Die Bundesanstalt für Flugsicherung bittet jedoch alle Luftverkehrsgesellschaften bei der Einführung der neuen Bulletins mitzuhelfen.

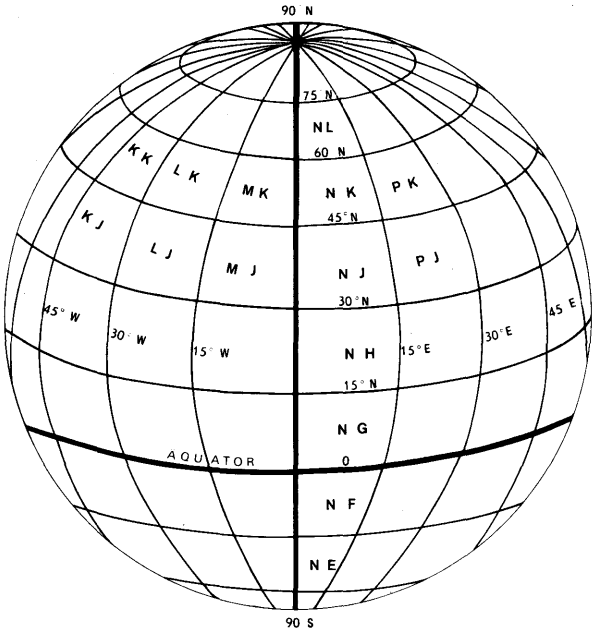
2. Beschreibung des Programms NfL-GB

Das Programm NfL-GB ist nach einem Planquadrat-System aufgebaut. Dadurch konnte auf die unmittelbare Beziehung zwischen der Flugstrecke und dem NOTAM, das einen bestimmten Abschnitt dieser Flugstrecke betrifft, verzichtet werden. Die Beziehung wird vielmehr mittelbar durch das gemeinsame Bezugssystem, das Planquadrat-System hergestellt.

Jedes für den Streckenflug bedeutsame NOTAM wird bei der Eingabe in die EDV-Anlage im Kopfwort mit den Kennbuchstaben des/der betroffenen Planquadrates/Planquadrate gekennzeichnet und alle NfL-GB-Flugstrecken (mit einer aus zwei Buchstaben und einer Ziffer bestehenden Kennung) unter Angabe der durchflogenen Planquadrate als Listen in den Rechner eingegeben. Dieses Konzept hat unter anderem den Vorteil, daß NOTAM-Eingaben von Streckenänderungen und neuen Strecken unberührt bleiben. Es bot sich an, auf ein bewährtes und international bekanntes Planquadrat-System, Geo-Ref-System genannt, (siehe Abbildungen) zurückzugreifen.

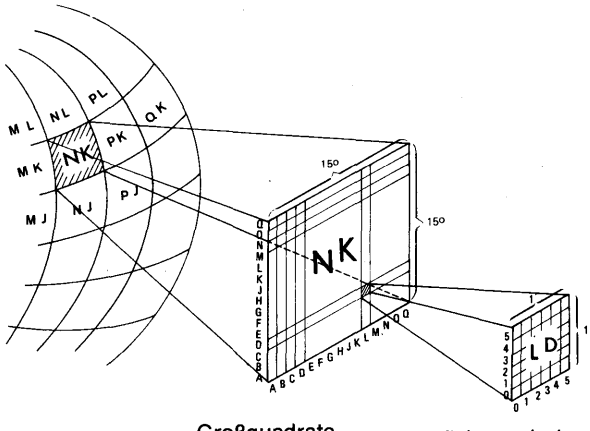
Dieses System bietet die Möglichkeit, Planquadrate, begrenzt durch Meridiane und Breitenkreise, mit 1° Seitenlänge durch 4 Buchstaben für die ganze Erde eindeutig zu bestimmen.

Das GEO-REF System
The GEOGRAPHICAL REFERENCE SYSTEM



Bezugslinie 180° W
Reference line 180° W

Bezugspunkt 90° S
Reference point 90° S



Großquadrate
Major Areas

Kleinquadrate
Minor Areas

Durch zusätzliche Sortierkriterien wie Flughöhe und VFR/IFR wird trotz des relativ groben Rasters die Ausgabe nicht bedeutsamer NOTAMs ausreichend eingeengt.

Bei Eingabe einer NfL-GB-Strecke in den Rechner werden neben den Planquadraten in der Reihenfolge des Streckenverlaufs in gleicher Reihenfolge auch alle durchflogenen Fluginformationsgebiete angegeben. Dadurch wird erreicht, daß bei Abruf eines Bulletins für diese Strecke auch die NOTAMs, die für alle Flüge innerhalb eines Fluginformationsgebiets bedeutsam sind, ausgedruckt werden. Bei Abruf eines Bulletins sind neben der Streckennummer der Zielflughafen und die Ausweichflughäfen anzugeben. Das Ergebnis ist eine NOTAM-Zusammenstellung, in der in angenähert richtiger Reihenfolge entsprechend dem Streckenverlauf weitestgehend nur solche NOTAMs enthalten sind, die für den geplanten Flug bedeutsam sind. Da bei mehreren NOTAMs für ein Planquadrat nach der Reihenfolge der NOTAM-Nummer ausgedruckt wird und da ein Planquadrat immerhin eine Seitenlänge von einem Grad geographischer Breite bzw. Länge hat, müssen hinsichtlich Reihenfolge und Auswahl Toleranzen akzeptiert werden.

3. Kriterien für die Festlegung der NfL-GB-Flugstrecken

3. 1 Seitliche Begrenzung

Um sicherzustellen, daß bei Abruf einer gezielten Beratung alle NOTAMs ausgedruckt werden, die für den beabsichtigten Flug bedeutsam sein können, werden bei der Festlegung der Strekken alle Planquadrate berücksichtigt, deren Begrenzungen in das Gebiet 10 sm beiderseits der Strecke hineinragen.

3. 2 Vertikale Begrenzung

Wie in Absatz 2 beschrieben, enthält das Programm NfL-GB auch Sortierkriterien bezüglich der Flughöhe. Dadurch ist die Möglichkeit gegeben, innerhalb einer Strecke für jedes berücksichtigte Planquadrat zu bestimmen, ob nur die NOTAMs, die den unteren Luftraum oder nur die NOTAMs, die den oberen Luftraum betreffen oder beide Gruppen ausgedruckt werden sollen. Als Grenze zwischen oberem und unterem Luftraum wird die in dem jeweiligen Staat festgelegte Grenze zugrundegelegt.

3. 3 Zusammenarbeit mit den Luftfahrtgesellschaften

Die zunächst zur Anwendung kommenden NfL-GB-Strecken wurden teilweise ohne Mitwirkung der Fluggesellschaften festgelegt. Dies ist jedoch nur als vorläufige Regelung gedacht. Sowohl hinsichtlich der seitlichen als auch hinsichtlich der vertikalen Begrenzung der Strecken werden die Wünsche der Fluggesellschaften berücksichtigt werden. Entsprechende Anträge sind entweder über eine Dienststelle des Flugberatungsdienstes oder direkt an das Büro der Nachrichten für Luftfahrer zu richten.

4. Dokumentation

Die große Anzahl der NfL-GB-Strecken erfordert eine übersichtliche Dokumentation, die folgenden Anforderungen gerecht werden muß:

a) Eindeutige und übersichtliche Darstellung des Streckenverlaufs

b) Darstellung der berücksichtigten Planquadrate gemäß 3. 1

c) Darstellung der vertikalen Begrenzung gemäß 3. 2

Da Versuche, diese Angaben in Listen zu erfassen, wegen mangelnder Übersichtlichkeit und Verständlichkeit nicht zu befriedigenden Ergebnissen führten, erfolgt die Dokumentation weitestgehend in Kartenform. Für jeden Zielflughafen im Ausland ist eine besondere Karte vorgesehen, in der alle Strecken, die zu diesem Flughafen führen, dargestellt sind. Diese Karten werden nach Fertigstellung zusammen mit textlichen Informationen in Form eines Handbuchs mit dem Titel "Pre-flight Information Manual" als Lose-Blatt-Sammlung mit Berichtigungsdienst herausgegeben und bei allen Dienststellen des Flugberatungsdienstes zur Verfügung stehen. Luftfahrtgesellschaften können auf Antrag mit dieser Druckschrift beliefert werden. Bis zur Herausgabe des Handbuchs in etwa 4 Wochen stehen bei den Flugberatungsstellen vorläufige Unterlagen, weitestgehend in Form handgezeichneter Kartenentwürfe, zur Verfügung.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
P h i l i p p

NfL I - 176-178/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 6. Mai 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
	Modifizierung luftraumorganisatorischer Maßnahmen im Bereich der Bundesrepublik Deutschland	152
I — 176/76	Bekanntmachung über die Aufhebung zeitweilig reservierter Lufträume für militärische Sichtflüge	153
I — 177/76	25. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung	153
I — 178/76	Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200	153

Modifizierung luftraumorganisatorischer Maßnahmen im Bereich der Bundesrepublik Deutschland

Bonn, den 3. Mai 1976
L 6/60.61.01-02/6067 Vm 76

Aus verfahrenstechnischen Gründen sowie im Interesse einer flexiblen Anwendung der im Luftraum oberhalb Flugfläche 100 vorgeschriebenen Regelungen war es erforderlich, die bisher in diesem Zusammenhang ergangenen Bekanntmachungen (vgl. NfL I, Nrn. 361A/75, 387/75 und 69/76) entsprechend zu modifizieren. Dabei wird der materielle Inhalt der vorgenannten Bekanntmachungen, von den unten genannten Ausnahmen abgesehen, nicht geändert, jedoch auf die Festlegung der zeitweilig reservierten Lufträume als Flugbeschränkungsgebiete nach § 11 Luftverkehrs-Ordnung verzichtet.

In den nachfolgenden Bekanntmachungen NfL I - 176, 177 und 178/76 wird eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge im Rahmen der Beschränkungen des Sichtflugverkehrs innerhalb des Sichtflugbeschränkungsgebietes des ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200 geschaffen, die in ihren Ausmaßen den bisherigen Flugbeschränkungsgebieten ED-R (TRA) 201a — 308 entspricht. Die unteren Begrenzungen der ED-R9 werden hierzu entsprechend geändert.

Die nachstehend aufgeführten zeitweilig reservierten Lufträume (temporary reserved airspaces = TRAs) werden in ihren lateralen bzw. vertikalen Abmessungen geringfügig geändert:

TRA 201c, TRA 203, TRA 204, TRA 205, TRA 207, TRA 301c, TRA 305b, TRA 307 und TRA 308.

Ergänzend wird noch darauf hingewiesen, daß

a) kein ziviler Luftverkehr in den zeitweilig reservierten Lufträumen stattfindet, wenn darin unkontrollierte militärische Sichtflüge durchgeführt werden, und

b) die Flugverkehrsstrecken R6/UR6 innerhalb der TRAs 201c/301c sowie die Flugverkehrsstrecken B6/UB6 innerhalb der TRAs 207/307 während der zeitlichen Wirksamkeit der TRAs nicht zur Verfügung stehen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Eckhardt

I – 176/76

Bekanntmachung über die Aufhebung zeitweilig reservierter Lufträume für militärische Sichtflüge vom 3. Mai 1976

Bonn, den 3. Mai 1976
L6/60.05.02/6068 Vm/76

Die mit Bekanntmachung vom 25. Februar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 55 vom 19. März 1976, Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 69/76) festgelegten zeitweilig reservierten Lufträume für militärische Sichtflüge werden mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 177/76 aufgeh. I-152/82

Fünfundzwanzigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung vom 3. Mai 1976

Bonn, den 3. Mai 1976
L6/60.04 6068 Vm/76

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung vom 4. Juli 1968 (Bundesanzeiger Nr. 125 vom 10. Juli 1968, Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 193/68 vom 25. Juli 1968), zuletzt geändert durch die Vierundzwanzigste Änderungsbekanntmachung vom 25. Februar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 47 vom 9. März 1976, Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 68/76) wird wie folgt geändert:

Die Nummer 39 wird durch folgenden Text ersetzt:

"39. **Gebiet mit Flugbeschränkung (ED-R9)**

39. 1 **Art der Flugbeschränkung:**

Flüge nach Sichtflugregeln sind untersagt

39. 2 **Räumliche Ausdehnung:**

39. 2. 1 Von Flugfläche 100 bis einschl. Flugfläche 200 innerhalb der lateralen Begrenzungen der Fluginformationsgebiete Bremen, Düsseldorf, Frankfurt und München im Bereich des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland;

39. 2. 2 Von Flugfläche 80 bis Flugfläche 100 einschließlich innerhalb folgender lateraler Begrenzungen:

a) 55 05 00 N 08 20 00 O — in östlicher Richtung an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 54 49 30 N 09 25 40 O 54 26 30 N 08 20 30 O — 54 39 00 N 08 12 00 O — 54 44 00 N 08 11 00 O — 54 56 00 N 08 13 00 O — 55 05 00 N 08 20 00 O.

b) 53 19 00 N 07 01 30 O — 53 49 40 N 07 38 00 O — 53 53 00 N 08 10 00 O — 54 08 00 N 08 34 00 O — 54 17 00 N 08 27 30 O — 54 44 45 N 09 47 45 O — 54 16 00 N 09 38 30 O — 53 34 50 N 08 56 20 O — 53 24 15 N 08 28 00 O — 53 18 00 N 07 11 30 O — an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 53 19 00 N 07 01 30 O.

c) 53 06 30 N 07 12 00 O — 53 12 20 N 08 19 10 O — 52 44 15 N 08 34 15 O — 52 23 30 N 08 11 30 O — 52 17 00 N 08 00 00 O — 52 14 15 N 07 04 00 O — an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 52 23 50 N 07 03 40 O — 52 39 25 N 07 03 30 O — an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 53 06 30 N 07 12 00 O.

d) 52 07 20 N 08 18 40 O — 52 08 18 N 09 00 00 O — 51 40 00 N 09 00 00 O — 51 30 00 N 08 53 00 O — 51 30 20 N 08 07 30 O — 51 36 00 N 08 01 00 O — 51 49 00 N 07 52 00 O — 52 07 20 N 08 18 40 O.

39. 2. 3 Von Flugfläche 90 bis Flugfläche 100 einschließlich innerhalb folgender lateraler Begrenzungen:

49 45 20 N 07 35 20 O — 49 43 50 N 08 06 30 O — 49 35 20 N 08 26 30 O — 49 16 50 N 08 38 05 O — 49 03 45 N 08 32 45 O — 49 12 00 N 08 07 10 O — 49 01 45 N 08 00 00 O — an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 49 10 00 N 07 21 40 O — 49 26 20 N 07 33 30 O — 49 45 20 N 07 35 20 O.

39. 2. 4 Von Flugfläche 60 bis Flugfläche 100 einschließlich innerhalb folgender lateraler Begrenzungen:

48 59 00 N 11 33 42 O — 48 44 00 N 12 25 25 O — 48 19 50 N 12 34 50 O — 48 19 07 N 12 13 20 O — 48 38 20 N 11 45 30 O — 48 59 00 N 11 33 42 O.

39. 3 **Zeitliche Wirksamkeit:**

39. 3. 1 Innerhalb des unter 39. 2. 1 genannten Gebietes ist die Flugbeschränkung täglich 24 Stunden wirksam.

39. 3. 2 Innerhalb der unter 39. 2. 2 — 39. 2. 4 genannten Gebiete ist die Flugbeschränkung zu folgenden Zeiten wirksam:

Montags von 0800 Uhr MEZ bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang, dienstags bis donnerstags von 0700 Uhr MEZ bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang und freitags von 0700 Uhr MEZ bis 1800 Uhr MEZ
außer an gesetzlichen, für das gesamte Bundesgebiet geltenden Feiertagen.

39. 4 **Ausnahmen:**

Flüge nach Sichtflugregeln dürfen durchgeführt werden, wenn:

a) die Bundesanstalt für Flugsicherung den Durchflug allgemein genehmigt hat, oder die zuständige Flugverkehrskontrollstelle Flugverkehrsfreigaben für den Durchflug erteilt;
oder:

b) die Flüge zur Erfüllung von Luftverteidigungsaufgaben (Schutzflüge, Übungsflüge und Luftverteidigungs-Ausbildungsflüge) von einer Radarführungsstelle der Luftverteidigung geführt werden;
oder:

c) die Flüge in Lufträumen durchgeführt werden, die vom Bundesminister für Verkehr hierfür festgelegt worden sind, oder in denen von der Bundesanstalt für Flugsicherung besondere Regelungen für den Sichtflugverkehr festgelegt wurden;
oder:

d) der Bundesminister für Verkehr eine Ausnahmegenehmigung erteilt hat.

Diese Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

aufgeh. I-94/88 Bekanntm. I-306/76 1. Änd. I-423/76 2. " I-327/77 3. " I-386/77 4. " I-145/78 I-107/79 I-184/79 I-107/82 I-139 I-63

I – 178/76

Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200 vom 3. Mai 1976

Bonn, den 3. Mai 1976
L6/60.05.02/6068 Vm/76

Aufgrund Nummer 39. 4 Buchstabe c) der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung vom 4. Juli 1968 (Bundesanzeiger Nr. 125 vom 10. Juli 1968, Nach-

richten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 193/68 vom 25. Juli 1968), zuletzt geändert durch die fünfundzwanzigste Änderungsbekanntmachung vom 3. Mai 1976 sowie aufgrund des § 30 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), **zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luft**fahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzblatt I S. 53), gebe ich folgende Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge bekannt:

1. **Art der Ausnahme:**

Innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und oberhalb Flugfläche 200 sind unkontrollierte Sichtflüge militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge in den nachfolgend aufgeführten zeitweilig für militärische Zwecke reservierten Lufträumen zugelassen.

2. **Zeitweilig reservierte Lufträume (TRAs):**

2.1 **Räumliche Ausdehnung:**

1) TRA 201:

55 05 00 N 08 20 00 O — in östlicher Richtung an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis
54 49 30 N 09 25 40 O — 54 26 30 N 08 20 30 O —
54 39 00 N 08 12 00 O — 54 44 00 N 08 11 00 O —
54 56 00 N 08 13 00 O — 55 05 00 N 08 20 00 O
von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

2) TRA 201:

53 19 00 N 07 01 30 O — 53 49 40 N 07 38 00 O —
53 53 00 N 08 10 00 O — 54 08 00 N 08 34 00 O —
54 17 00 N 08 27 30 O — 54 44 45 N 09 47 45 O —
54 16 00 N 09 38 30 O — 53 34 50 N 08 56 20 O —
53 24 15 N 08 28 00 O — 53 18 00 N 07 11 30 O —
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53 19 00 N 07 01 30 O von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

3) TRA 202: 3.07.82 von 600 bis 1100 I-107/82

53 06 30 N 07 12 00 O — 53 12 20 N 08 19 10 O —
52 44 15 N 08 34 15 O — 52 23 30 N 08 11 30 O —
52 17 00 N 08 00 00 O — 52 14 15 N 07 04 00 O —
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
52 23 50 N 07 03 40 O — 52 39 25 N 07 03 30 O —
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53 06 30 N 07 12 00 O von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

4) TRA 203: 1.10.83 0700-1200

52 07 20 N 08 18 40 O — 52 08 18 N 09 00 00 O —
51 40 00 N 09 00 00 O — 51 30 00 N 08 53 00 O —
51 30 20 N 08 07 30 O — 51 36 00 N 08 01 00 O —
51 49 00 N 07 52 00 O — 52 07 20 N 08 18 40 O
von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

5) TRA 204:

50 22 20 N 06 22 00 O — 50 29 20 N 06 29 00 O —
50 40 20 N 07 31 50 O — 50 27 15 N 07 48 15 O —
50 20 00 N 07 48 30 O — 50 07 10 N 07 35 30 O —
50 07 00 N 06 50 00 O — 50 20 00 N 06 24 10 O —
an der deutsch-belgischen Grenze entlang bis
50 22 20 N 06 22 00 O — von Flugfläche 110 bis Flugfläche 245.

6) **TRA 205:**

49°46'00"N 06°31'00"O — 49°46'00"N 07°22'30"O —
49°43'50"N 08°06'30"O — 49°35'20"N 08°26'30"O —
49°16'50"N 08°38'05"O — 49°03'45"N 08°32'45"O —
49°12'00"N 08°07'10"O — 49°01'45"N 08°00'00"O —
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis I-145/78
49°10'00"N 06°45'40"O — 49°38'20"N 06°25'30"O —
an der deutsch-luxemburgischen Grenze entlang bis
49°46'00"N 06°31'00"O von Flugfläche 90 bis Flugfläche 245 östlich der Linie
49°45'20"N 07°35'20"O — 49°26'20"N 07°33'30"O —
49°10'00"N 07°21'40"O von Flugfläche 110 bis Flugfläche 245 westlich dieser Linie."

7) **TRA 206a:**

49°12'00"N 08°07'10"O — 49°03'45"N 08°32'45"O —
48°39'00"N 08°30'25"O — 48°16'00"N 08°26'20"O —
48°08'00"N 08°03'00"O — 48°10'00"N 07°37'00"O
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
49°01'45"N 08°00'00"O — 49°12'00"N 08°07'10"O
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245."

Ausgenommen ist der Luftraum innerhalb der lateralen und vertikalen Begrenzungen:

48°31'30"N 07°47'40"O — 48°19'30"N 08°27'00"O —
48°16'00"N 08°26'20"O — 48°12'20"N 08°15'30"O —
48°22'00"N 07°44'30"O
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
48°31'30"N 07°47'40"O
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 170.

8) **TRA 206b:** I 423/76

48°08'00"N 08°03'00"O — 48°16'00"N 08°26'20"O —
47°44'50"N 08°20'50"O — 47°34'00"N 07°41'00"O —
47°45'00"N 07°33'00"O — an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48°10'00"N 07°37'00"O — 48°08'00"N 08°03'00"O von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245."

Ausgenommen ist der Luftraum innerhalb der lateralen und vertikalen Begrenzungen:

48°16'00"N 08°26'20"O — 48°09'30"N 08°25'00"O —
48°12'20"N 08°15'30"O — 48°16'00"N 08°26'20"O
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 170.

55 04 00 N 08 20 00 O — in östlicher Richtung an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis
54 51 50 N 09 04 00 O – 54 29 40 N 08 18 30 O –
54 39 00 N 08 12 00 O – 54 44 00 N 08 11 00 O –
54 56 00 N 08 13 00 O – 55 04 00 N 08 20 00 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

10) TRA 301: ~~Hagell~~ I-107/79

53 19 00 N 07 01 30 O — 53 49 40 N 07 38 00 O —
53 53 00 N 08 10 00 O — 54 08 00 N 08 34 00 O —
54 17 00 N 08 27 30 O — 54 44 45 N 09 47 45 O —
54 16 00 N 09 38 30 O — 53 34 50 N 08 56 20 O —
53 24 15 N 08 28 00 O — 53 18 00 N 07 11 30 O —
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53 19 00 N 07 01 30 O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

11) TRA 302:

52 17 00 N 07 03 00 O – in nördlicher Richtung an die deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
52 23 50 N 07 03 40 O – 52 39 25 N 07 03 30 O –
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53 17 00 N 07 12 00 O – 54 36 00 N 09 43 00 O –
54 16 00 N 10 32 00 O – 53 43 20 N 09 23 40 O –
52 21 20 N 09 06 10 O – 52 17 00 N 07 03 00 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350." I-107/79

12) TRA 303:

51 50 00 N 07 56 20 O — 52 07 30 N 08 21 20 O —
52 08 18 N 09 00 00 O — 51 36 00 N 09 00 00 O —
51 20 00 N 08 55 00 O — 51 20 00 N 08 46 00 O —
51 50 00 N 07 58 20 O — von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

13) "15) TRA 304:

50 21 20 N 06 22 40 O — 50 29 40 N 06 30 30 O —
50 45 20 N 07 59 30 O — 50 30 30 N 08 11 45 O —
50 08 00 N 08 19 20 O — 50 06 50 N 06 35 10 O —
50 18 50 N 06 22 20 O
an der deutsch-belgischen Grenze entlang bis I-327/77
50 21 20 N 06 22 40 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350."

51 15 00 N 07 44 20 O — 50 49 40 N 07 56 00 O —
50 45 20 N 07 59 30 O — 50 29 40 N 06 30 30 O I-327/77
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350."

bis Flugfläche 350.

16) TRA 305 b:

17 49 50 40 N 07 05 40 O — 49 52 20 N 07 33 00 O —
49 47 50 N 08 29 20 O — 49 13 30 N 08 26 00 O —
49 14 30 N 08 19 20 O — 49 50 40 N 07 05 40 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

18) TRA 306 a:

18 48 58 20 N 08 13 50 O — 48 59 30 N 08 23 20 O —
48 50 40 N 08 21 20 O — 48 38 40 N 08 22 10 O —
48 36 30 N 07 48 40 O — an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48 58 20 N 08 13 50 O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

19) TRA 306 b:

19 48 25 50 N 07 45 20 O — 48 28 40 N 08 22 30 O —
47 46 30 N 08 19 10 O — 47 47 40 N 07 31 50 O —
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48 25 50 N 07 45 20 O von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

20) TRA 307:

20 48 47 00 N 09 57 00 O — 48 45 45 N 10 22 45 O —
48 08 00 N 11 21 00 O — 47 50 30 N 10 23 00 O —
48 31 40 N 09 33 00 O — 48 47 00 N 09 57 00 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

20) TRA 308:

21 48 59 00 N 11 33 42 O — 48 44 00 N 12 25 25 O —
48 19 50 N 12 34 50 O — 48 19 07 N 12 13 20 O —
48 38 20 N 11 45 30 O — 48 59 00 N 11 33 42 O —
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 450.

2.2 Zeitliche Wirksamkeit: I- 63/85

I-386 2.2.1 Die unter 2.1 aufgeführten Gebiete sind von 30 Minuten vor Sonnenaufgang, jedoch nicht vor 0800 Uhr MEZ montags und 0700 Uhr MEZ dienstags bis freitags, bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang, jedoch nicht später als 1800 Uhr MEZ freitags, wirksam.

2.2.2 Die unter 2.1 aufgeführten Gebiete sind nicht wirksam an den nachstehend genannten gesetzlichen Feiertagen:

Neujahr (1. Januar)	Fronleichnam
Karfreitag	Tag der deutschen Einheit (17. Juni)
Ostermontag	Allerheiligen (1. November)
Maifeiertag (1. Mai)	Buß- und Bettag
Christi Himmelfahrt	1. Weihnachtsfeiertag (25. Dezember)
Pfingstmontag	2. Weihnachtsfeiertag (26. Dezember)

Abweichend hiervon sind die Gebiete TRA 201 und TRA 202 oberhalb FL 100 sowie die Gebiete TRA 301 und TRA 302 auch an den Feiertagen Allerheiligen und Fronleichnam wirksam.

2.2.3 Als Bezugspunkt für Sonnenauf- und Sonnenuntergang wird Kassel festgelegt."

Einschränkungen der zeitlichen Wirksamkeit mit einer Dauer von länger als 5 Stunden werden durch die Bundesanstalt für Flugsicherung mit NOTAM Class I bekanntgemacht; kürzere Einschränkungen werden auf Anfrage von der zuständigen FS-Regionalstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung mitgeteilt.

3. Ergänzend zu dieser Ausnahmeregelung ergeht folgende Regelung für den zivilen Luftverkehr:

Während der zeitlichen Wirksamkeit der vorgenannten zeitweilig reservierten Lufträume werden dem zivilen Luftverkehr von den zuständigen Flugverkehrskontrollstellen grundsätzlich keine Freigaben für den Durchflug durch diese Lufträume erteilt. Ausgenommen hiervon sind:

a) Test- und Erprobungsflüge der Luftfahrtindustrie und von Luftfahrtwartungsunternehmen, denen auf Anforderung im Rahmen besonderer Regelungen Flugverkehrsfreigaben erteilt werden.

b) Andere zivile Flüge, die ebenfalls auf einen Durchflug durch diese Lufträume nicht verzichten können (z.B. Photo-, Vermessungs- und Forschungsflüge).
Ihnen werden Flugverkehrsfreigaben nach Absprache mit den zuständigen Flugverkehrskontrollstellen erteilt.

c) Zivile Flüge auf folgenden Flugverkehrsstrecken:
– UG 10; für ab/anfliegende Luftfahrzeuge von/nach Hamburg
– UR 15; von Flugfläche 250 bis Flugfläche 280 einschließlich
Sofern zivile Flüge nach Buchstaben a), b) und c) unter den genannten Bedingungen innerhalb der zeitweiligen reservierten Lufträume durchgeführt werden, wird die hier für unkontrollierte militärische Sichtflüge erteilte Ausnahmegenehmigung in den von diesen zivilen Flügen zu durchfliegenden Teile der zeitweilig reservierten Lufträume für die Dauer des Durchfluges vorübergehend aufgehoben.

I- 10/79

d) Weiterhin ausgenommen sind zivile Flüge, wenn die Funktion der Überwachung für die zeitweilig reservierten Lufträume von einer Flugverkehrskontrollstelle/FS-Stelle wahrgenommen werden und durch entsprechende Einzelkoordination Staffelung gegenüber den in den zeitweilig reservierten Lufträumen operierenden Luftfahrzeugen sichergestellt wird.

Diese Bekanntmachung tritt am 17. Mai 1979 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Eckhardt

NfL I - 179-198/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang Frankfurt (Main), 20. Mai 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 179/76	Änderung der Gemeinsamen Richtlinien des Bundes und der Länder zur Durchführung des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge	157
I — 180/76	14. Änderung der Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen	157
I — 181/76	Luftübung BROWN FALCON	157
I — 182/76	2. Farrenberger Segelflugwettbewerb	158
I — 183/76	Stadtmeisterschaften im Segelflug — Schwenningen	158
I — 184/76	Rund um Egelsbach	158
I — 185/76	Flugtag Würzburg-Schenkenturm	159
I — 186/76	Flugtag "Am Asp bei Michelbach"	159
I — 187/76	Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge am Wochenende	159
I — 188/76	Luftübung CLOUDY CHORUS 76 — 4	159
I — 189/76	Durchführung von Streckenflügen mit Gleitfallschirmen im Gebiet Workerzell/Bayern	159
I — 190/76	Hotzenwald-Segelflugwoche 1976	160
I — 191/76	Bayerische Segelflugmeisterschaften 1976 — Königsdorf	160
I — 192/76	Borkenberge — Segelflugwochen 1976	160
I — 193/76	Bayerische Segelflugmeisterschaften Donauwörth	160
I — 194/76	Segelflugmeisterschaften Aalen	160
I — 195/76	Flugtag in Zellhausen	161
I — 196/76	Flugtag auf den Bensheimer Stadtwiesen	161
I — 197/76	Luftübung CRACK FORCE 76	161
I — 198/76	Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes bei der Polizei-Autobahnstation in Schleswig-Schuby	162

Inhaltsangabe der NfL II - 42/76 vom 20. Mai 1976

II — 42/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 43-45/76 vom 20. Mai 1976

II — 43/76 Widerruf der Erlaubnis für Linienflugzeugführer des Herrn Bernd Lwowski

II — 44/76 4. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II — 45/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 4 —

I – 179/76

Änderung der Gemeinsamen Richtlinien des Bundes und der Länder zur Durchführung des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge

Bonn, den 14. April 1976
— L 7/60.85.60/7049 Vm 76 (D 3) —

Infolge der Verlegung der SAR-Leitstelle Porz-Wahn nach Goch wird Nr. 3 der Gemeinsamen Richtlinien des Bundes und der Länder zur Durchführung des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge (NfL I - 66/69 und NfL I - 220/69) wie folgt neu gefaßt:

3. Regionale Gliederung

Das Bundesgebiet wird für die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in die SAR-Bereiche Goch und Glücksburg unterteilt.

1. Der SAR-Bereich Goch umfaßt die Fluginformationsgebiete Düsseldorf, Frankfurt und München sowie den Teil des Fluginformationsgebietes Bremen, der südlich folgender Grenze verläuft:

   Von der deutsch-holländischen Grenze entlang der Festlandküste bis zur Elbmündung, von dort entlang dem linken Elbufer und der südlichen Begrenzung der Freien und Hansestadt Hamburg sowie weiter entlang dem linken Elbufer.

2. Der SAR-Bereich Glücksburg umfaßt die nördlich der in Nr. 1 angegebenen Grenze liegenden Land- und Seegebiete des Fluginformationsgebietes Bremen.

Für die SAR-Bereiche sind die folgenden SAR-Leitstellen zuständig:

1. SAR-Bereich Goch:	SAR-Leitstelle Goch
Lufttransportkommando	4180 Goch
2. SAR-Bereich Glücksburg:	SAR-Leitstelle Glücksburg
Flottenkommando	2392 Glücksburg-Meierwick.

Nähere Angaben über die SAR-Leitstellen sind im Luftfahrthandbuch Deutschland, Band I, Abschnitt SAR, veröffentlicht.

Die Änderung tritt ab sofort in Kraft.

NfL I - 220/69 wird aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Thau

I – 180/76

14. Änderung der Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen

Frankfurt (Main), den 14. April 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22324

Die Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen, veröffentlicht in den NfL I - 357/73 vom 2. Juli 1973 wird wie folgt geändert:

In die Liste der Orte, an denen Fallschirmeinsätze besonders häufig oder regelmäßig durchgeführt werden, sind folgende Orte neu aufzunehmen:

hinter Ortsbezeichnung "Burgheim/Lkr. Neuburg":

Dirmstein	Rheinland-Pfalz	2000
49 36 N 08 17 O	2 NM	
Mon-Fri SR-SS	Ramstein	

hinter Ortsbezeichnung "Unterschüpf":

Verden-Scharnhorst	Niedersachsen	FL 80
52 58 00 N 09 17 07 O	2 NM	
Sat, Sun, Hol SR-SS	Bremen	

Diese Bekanntmachung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 181/76

Luftübung BROWN FALCON

Frankfurt (Main), den 26. April 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 36

Die Bundesanstalt für Flugsicherung gibt über die Luftübung BROWN FALCON, die periodisch wiederholt wird, folgende — auch für alle nachfolgenden Übungen gültigen — Einzelheiten bekannt:

1. Bezeichnung

Luftübung BROWN FALCON

2. Beschreibung

Die Übung ist eine Luftverteidigungsübung der Alliierten Luftstreitkräfte, die in großen und niedrigen Höhen durchgeführt wird.

3. Betroffene Fluginformationsgebiete (FIRs/UIRs/UTA)

Oslo FIR/UTA	Bremen FIR
Stavanger FIR	Düsseldorf FIR
Kopenhagen FIR	Amsterdam FIR
Hannover UIR	Brüssel FIR/UIR

4. Vertikale und seitliche Begrenzung

4.1 Große Höhen: FL 310 bis FL 480 werden in dem folgenden Gebiet benutzt:

Von 60°00'N 05°00'O — 61°00'N 10°30'O — 58°30'N 10°30'O — 56°10'N 12°20'O — 55°20'N 12°20'O — 54°40'N 12°00'O — 54°30N 10°15'O — 53°20'N 10°15'O — 50°50'N 03°00'O — an der belgisch/französischen Grenze entlang bis 51°20'N 02°00'O — 55°00'N 05°00'O zum Ausgangspunkt.

4.2 Niedrige Höhen: 250 Fuß bis 2500 Fuß über Grund werden in dem folgenden Gebiet benutzt:

Von 58°30'N 10°30'O — 56°44'N 11°57'O — 56°13'N 12°22'O — an der dänisch/schwedischen Grenze entlang bis 55°20'N 12°39'O — 54°55'N 12°51'O — 54°27'N 12°00'O — 54°40'N 10°30'O — 53°20'N 10°15'O — 50°50'N 03°00'O — an der belgisch/französischen Grenze entlang bis 51°20'N 02°00'O — 55°00'N 05°00'O — 55°00'N 08°00'O — 57°00'N 08°00'O zum Ausgangspunkt.

Anmerkung:

Über Belgien und den Niederlanden beträgt die Mindestflughöhe außerhalb von Tieffluggebieten und -strecken 1000 Fuß über Grund, über Dänemark ist die Mindestflughöhe 650 Fuß über Grund.

5. Zeitpunkt

Der Zeitpunkt, zu dem die Übung durchgeführt wird, wird jeweils etwa 10 Tage vorher in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I oder mit NOTAM Class I bekanntgegeben. Eine Verschiebung um 24 Stunden aus meteorologischen Gründen kann vorgenommen werden.

6. Verfahren für an der Übung teilnehmende Luftfahrzeuge

6. 1 Große Höhen: Die an der Übung teilnehmenden Luftfahrzeuge werden die Regeln über Halbkreisflugflächen nicht einhalten. Sie werden jedoch an vorausgeplanten Strecken entlang fliegen, die dem Flugverkehrskontrolldienst bekannt sein werden.

6. 2 Niedrige Höhen: Die Flüge werden nur bei einer Mindestsicht von 5 sm mit einem Abstand von 500 Fuß von Wolken durchgeführt. In kontrollierten Luftraum (ausgenommen Nieuw Milligen TMA), besondere Lufträume und Gebiete mit Flugbeschränkungen wird nur aufgrund einer Freigabe der zuständigen Stellen eingeflogen werden. Dichtbesiedelte Gebiete werden gemieden.

6. 3 Nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge, die identifiziert sind, werden nicht angesteuert. Falls eine Ansteuerung zur Identifizierung notwendig wird, erfolgt dies nach den Standard-Identifizierungsverfahren.

7. Verfahren für nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge.

7. 1 Luftfahrzeugführer werden ersucht, den Übungsluftraum in großen Höhen zu meiden, sofern der Einflug nicht vorher koordiniert worden ist. Ist ein Einflug in den unteren Übungsluftraum unvermeidbar, muß der Luftraum besonders aufmerksam beobachtet werden.

7. 2 Da der gesamte Übungsluftraum nicht durchgehend beflogen wird, kann er zeitweilig anderen Luftfahrzeugen nach entsprechender Koordinierung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugänglich gemacht werden.

8. Verbindungsstelle

8. 1 Vor der Übung:
COMTACDEN
Air Defence Division
Karup, Dänemark Telefon: (07) 12 29 44, App. 332

8. 2 Während der Übung: COMTACDEN
BROWN FALCON Directing Staff
Karup,
Dänemark
Telefon: (07) 12 29 44, App. 335

Die Bekanntmachung über die Luftübung BROWN FALCON vom 12. Februar 1974 (NfL I — 48/74) wird hierdurch aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 182/76

2. Farrenberger Segelflugwettbewerb

Frankfurt (Main), den 26. April 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Der 2. Farrenberger Segelflugwettbewerb findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 22. bis 29. Mai 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Farrenberg (48°23'N 09°05'O).

Die Flüge führen überwiegend in den süd-/südwestdeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 70; südlich der geographischen Breite 48°10'N FL 60.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 183/76

Stadtmeisterschaften im Segelflug Schwenningen

Frankfurt (Main), den 27. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 Az.: 223

Die Stadtmeisterschaften im Segelflug finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 27. bis 29. Mai 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Schwenningen (48°04'N 08°34'O).

Die Flüge führen überwiegend in den südwestdeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt 7000 Fuß NN.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 184/76

Rund um Egelsbach

Frankfurt (Main), den 29. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Der Wettbewerb "Rund um Egelsbach" findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 29. Mai 1976 in der Zeit von 0900 Uhr bis 1900 Uhr MGZ statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Egelsbach (49°58'N 08°39'O).

Die maximale Flughöhe beträgt nördlich 49°40'N 3000 Fuß NN, südlich davon 4500 Fuß NN.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 185/76

Flugtag Würzburg-Schenkenturm

Frankfurt (Main), den 22. April 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Würzburg-Schenkenturm (49°49'N 09°54'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 29. Mai von 1200 Uhr MGZ bis SS und am 30. Mai 1976 von 1000 Uhr MGZ bis SS ein Flugtag statt.

Die Flüge in Verbindung mit dieser Veranstaltung erfolgen innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten.

Die maximale Höhe beträgt 7000 Fuß NN.

An dem vorgenannten Landeplatz und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Luftfahrzeugführer von nicht an der Veranstaltung beteiligten Luftfahrzeugen werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 186/76

Flugtag "Am Asp bei Michelbach"

Frankfurt (Main), den 29. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände "Am Asp bei Michelbach (50°14'N 08°05'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, zu folgenden Zeiten ein Flugtag statt:

29. Mai 1976 (1100 Uhr MGZ — SS)
30. Mai 1976 (1000 Uhr MGZ — SS)

Die maximale Höhe beträgt 3500 Fuß über NN.

Eine kurzfristige Anhebung dieser Grenze zum Zwecke von Fallschirmabsprüngen ist möglich.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 187/76

Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge am Wochenende

Frankfurt (Main), den 22. April 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 11

Im Fluginformationsgebiet Bremen werden Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge in Sichtwetterbedingungen zwischen 500 Fuß und 5000 Fuß über Grund außerhalb der veröffentlichten Tiefflugzeiten wie folgt durchgeführt:

Am Sonntag, dem 30. Mai 1976 von 1200 Uhr bis 1400 Uhr MGZ und von 1430 Uhr bis 1600 Uhr MGZ vom Flugplatz Husum zu den Gebieten mit Flugbeschränkung ED-R 26 Bergen-Hohne und ED-R 27 Munster-Lager und zurück.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 188/76

Luftübung CLOUDY CHORUS 76-4

Frankfurt (Main), den 6. Mai 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Luftübung CLOUDY CHORUS 76-4 findet am 1. Juni 1976 von 0730 Uhr bis 1530 Uhr MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung CLOUDY CHORUS vom 26. Februar 1976 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 60/76) statt. Die Übung wird in den folgenden Fluginformationsgebieten durchgeführt: Amsterdam FIR, Brüssel FIR, Frankfurt FIR, München FIR, Bremen FIR und Düsseldorf FIR.

Die Übung wird in den Höhen von 500 Fuß bis 2500 Fuß über Grund, in Tiefluggebieten von 250 Fuß bis 2500 Fuß über Grund, durchgeführt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 189/76

Durchführung von Streckenflügen mit Gleitfallschirmen im Gebiet Workerzell/Bayern

Frankfurt (Main), den 17. März 1976
BFS/Z I 3 c 4 — Az.: 22324

Die Bundeswehr führt in der Zeit vom 1. 6. 1976 bis 31. 10. 1976 in zwei Phasen jeweils an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen im Gebiet Workerzell/Bayern Streckenflüge mit Gleitfallschirmen durch.

Landepunkt für die Streckenflieger mit Gleitfallschirmen ist immer der Bezugspunkt Workerzell —
Koordinaten: 48 55 N 11 10 O.

Die o. g. Streckenflüge werden nur in Sichtwetterbedingungen (VMC) durchgeführt.

Im einzelnen werden die zwei Phasen wie folgt abgewickelt:

Phase 1:

a) Zeitraum: 1. 6. 1976 bis 31. 10. 1976
(samstags, sonn- und feiertags)

b) Max. Absprunghöhe: 6500 Fuß NN

c) Absprungzone: Sektor 280°—345° vom Landepunkt Workerzell — Koordinaten: 48 55 N 11 10 O —
Entfernung vom Landepunkt: 6 sm

Phase 2:

a) Zeitraum: 1. 7. 1976 bis 31. 10. 1976
(samstags, sonn- und feiertags)

b) Max. Absprunghöhe: FL 115

c) Absprungzone: Der Luftraum der Absprungzone der Phase 1 und zusätzlich der Luftraum 2 sm rechts und links des Kurses 312° vom Landepunkt Workerzell —
Koordinaten: 48 55 N 11 10 O —
Entfernung vom Landepunkt: 10 sm

Die tatsächlichen Zeiten für die Durchführung der Streckenflüge mit Gleitfallschirmen während der o. g. Phasen 1 und 2 werden zusätzlich durch Veröffentlichung entsprechender Navigationswarnungen mit NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Durchfliegen der o. g. Gebiete besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 190/76

Hotzenwald-Segelflugwoche 1976

Frankfurt (Main), den 24. Februar 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Die vierte Hotzenwald-Segelflugwoche 1976 findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit vom 5. bis 13. Juni 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Hotzenwald (47°38'N 07°56'O).

Die Flüge führen überwiegend in den süd- und südwestdeutschen Luftraum. In einigen Fällen wird auch schweizerisches Hoheitsgebiet beflogen.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 70.

An dem vorgenannten Segelfluggelände ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 191/76

Bayerische Segelflugmeisterschaften 1976 Königsdorf

Frankfurt (Main), den 9. März 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Die Bayerischen Segelflugmeisterschaften 1976 finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 5. bis 18. Juni 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Königsdorf (47°50'N 11°28'O).

Die Flüge führen überwiegend in den süddeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 70. Flüge in der Umgebung Münchens werden entsprechend niedriger durchgeführt.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 192/76

Borkenberge-Segelflugwochen 1976

Frankfurt (Main), den 18. Februar 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Die Borkenberge-Segelflugwochen 1976 finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit vom 5. Juni bis 19. Juni 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Borkenberge (51°47'N 07°17'O).

Das Wettbewerbsgebiet wird im Norden durch die geographische Breite 53°00'N, im Osten durch die geagraphische Länge 09°20'O, im Süden durch die geographische Breite 51°00'N und im Westen durch die geographische Länge 06°30'O begrenzt.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 60.

An dem obengenannten Flugplatz und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeiten mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 193/76

Bayerische Segelflugmeisterschaften Donauwörth

Frankfurt (Main), den 27. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die Bayerischen Segelflugmeisterschaften finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 5. bis 20. Juni 1976 täglich von 0800 Uhr MGZ bis SS statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Donauwörth (48°42'N 10°51'O).

Die Flüge führen überwiegend in den süd-/südostdeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 194/76

Segelflugmeisterschaften Aalen

Frankfurt (Main), den 13. April 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Die Segelflugmeisterschaften Aalen finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 5. bis 20. Juni 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen (48°47'N 10°16'O).

Die Flüge führen überwiegend in den süd-/südwestdeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 70. Südlich der geographischen Breite 48°10'N ist diese Höhe auf FL 60 reduziert.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 195/76

Flugtag in Zellhausen

Frankfurt (Main), den 22. April 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Zellhausen (50°00'N 08°59'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 6. Juni 1976 in der Zeit von 1400 Uhr bis 1630 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge erfolgen innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten.

Die maximale Höhe beträgt 2500 Fuß NN.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Luftfahrzeugführer von nicht an dem Flugtag beteiligten Luftfahrzeugen werden gebeten, den Veranstaltungsluftraum zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 196/76

Flugtag auf den Bensheimer Stadtwiesen

Frankfurt (Main), den 7. Mai 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Auf den Bensheimer Stadtwiesen (49°42'N 08°35'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 7. Juni 1976 in der Zeit von 1100 Uhr bis 1545 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4000 Fuß NN. Für Fallschirmabsprünge wurde die maximale Höhe auf 5000 Fuß NN begrenzt.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu der angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 197/76

Luftübung CRACK FORCE 76

Frankfurt (Main), den 6. Mai 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 38

Nachfolgend gibt die Bundesanstalt für Flugsicherung Einzelheiten über die Durchführung einer Luftübung der Alliierten Luftstreitkräfte bekannt:

1. Bezeichnung:

Luftübung CRACK FORCE 76

2. Beschreibung:

Die Übung ist eine Luftverteidigungsübung der Alliierten Luftstreitkräfte Mitteleuropa in großen und niedrigen Höhen mit verstärkter militärischer Flugtätigkeit.

3. Betroffene Fluginformationsgebiete (FIR/UIR)

SCOTTISH	FIR/UIR	BREMEN	FIR
LONDON	FIR/UIR	DÜSSELDORF	FIR
AMSTERDAM	FIR	MÜNCHEN	FIR
FRANKFURT	FIR	BRÜSSEL	FIR/UIR
RHEIN	UIR	PARIS	FIR
FRANCE	UIR	KOPENHAGEN	FIR
HANNOVER	UIR		

4. Vertikale und seitliche Begrenzung

4. 1 Große Höhen

FL 310 und darüber werden in dem folgenden Gebiet benutzt: Von 57 00 N 07 00 O — 55 00 N 07 00 O entlang der Grenze der Kopenhagen/Hannover UIR nach Osten bis 54 47 N 10 00 O — 54 55 N 10 21 O entlang einer Linie 30 sm westlich und parallel zu der Grenze der deutschen Flugüberwachungszone bis 48 20 N 12 48 O — 48 08 N 12 29 O — 47 54 N 12 21 O — 47 43 N 11 10 O — 47 43 N 09 30 O — 47 53 N 08 51 O — 47 53 N 08 22 O — 47 46 N 07 33 O — 47 25 N 05 20 O — 49 10 N 03 10 O — 49 25 N 00 40 O — 50 10 N 00 08 O — 50 40 N 01 28 O — 51 00 N 01 28 O — 51 07 N 02 00 O — 51 30 N 02 00 O — 52 14 N 02 36 O — 52 05 N 00 55 O — 52 24 N 00 02 O — 52 50 N 00 30 W — 54 06 N 00 49 W — 55 05 N 02 07 W — 55 45 N 02 33 W — 56 00 N 02°00'W zum Ausgangspunkt.

4. 2 Niedrige Höhen

Das Tiefluggebiet besteht aus dem Luftraum mit der seitlichen Begrenzung des Gebietes 4. 1 und dem Gebiet von 54 55 N 10 21 O — 54 36 N 11 00 O entlang der Grenze der deutschen Flugüberwachungszone bis 48 39 N 13 21 O — 48 20 N 12 48 O. Höchste beflogene Höhe 2500 Fuß über Grund. Niedrigste beflogene Höhen wie folgt:

Bundesrepublik Deutschland	500 ft GND
Frankreich	500 ft GND
England	500 ft GND
Niederlande	1000 ft GND
Belgien	1000 ft GND

Anmerkung:

(1) Die Untergrenze von 1000 ft GND in Belgien und den Niederlanden gilt nicht für veröffentlichte Tiefluggebiete und Tiefflugverbindungsstrecken.

(2) Tiefflüge vom Festland in Richtung England werden entlang der Strecke 51 43 N 05 00 O — 51 40 N 04 00 O im Höhenbereich 1000 ft bis 1500 ft GND durchgeführt.

(3) Tiefflüge von England in Richtung Festland werden entlang der Strecke 51 45 N 04 00 O — 51 48 N 05 00 O im Höhenbereich 1000 ft bis 1500 ft GND durchgeführt.

5. Daten und Zeiten

Große Höhen:

Am 9. und 10. Juni 1976 täglich von 0200 Uhr bis 0500 Uhr MGZ und von 0600 Uhr bis 2300 Uhr MGZ.

Am 11. Juni 1976 von 0200 Uhr bis 0500 Uhr MGZ und von 0600 Uhr bis 1100 Uhr MGZ.

Niedrige Höhen:

Am 9. und 10. Juni 1976 täglich von 0600 Uhr bis 1800 Uhr MGZ. Am 11. Juni 1976 von 0600 Uhr bis 1100 Uhr MGZ.

Anmerkung:

Die Übungsaktivitäten innerhalb der britischen UIR sind auf die Zeit 10. Juni 1976, 0300 Uhr bis 1800 Uhr MGZ beschränkt.

6. Verfahren für an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge

6. 1 Große Höhen:

Die Übungsluftfahrzeuge werden die Halbkreisflugregeln nicht einhalten, sondern an vorausgeplanten Strecken entlang in Flugflächen fliegen, die der Flugverkehrskontrolle bekannt sind. Innerhalb der britischen UIR werden an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge nicht in die oberen Flugverkehrsstrecken einfliegen, es sei denn, sie wären unter Radarkontrolle.

6. 2 Niedrige Höhen:

Tiefflüge werden nach den Sichtflugregeln bei Wettermindestbedingungen von 5 km (2.7 sm) Sicht mit einem Abstand von 150 m (500 Fuß) oder mehr von Wolken durchgeführt. Sofern eine Genehmigung zum Einflug in kontrollierten Luftraum nicht erteilt worden ist, wird der kontrollierte Luftraum (ausgenommen Nieuw Milligen TMA) gemieden. Dichtbesiedelte Gebiete und für besondere Zwecke festgelegte Lufträume werden ebenfalls gemieden.

Wettermindestwerte innerhalb des Luftraums von England: Flugsicht 5,5 km (3 sm), Abstand von Wolken vertikal 1000 Fuß, horizontal 1,8 km (1 sm).

6. 3 Erkannte, nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge, werden nicht angesteuert. Falls eine Ansteuerung zur Identifizierung nötig ist, wird sie nach den Standard-Identifizierungsverfahren durchgeführt, um die Sicherheit des angesteuerten Luftfahrzeugs zu gewährleisten.

7. Verfahren für nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge

7. 1 Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen werden dringend ersucht, den oberen Übungsluftraum zu meiden. Dieses gilt nicht für Luftfahrzeuge, die eine Freigabe zum Einflug in das Übungsgebiet durch die Flugverkehrskontrolle erhalten haben.

Aufgrund des Ausmaßes und der Art des Übungsluftverkehrs im unteren Übungsluftraum wird Luftfahrzeugführern von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen dringend nahegelegt, auch diesen Luftraum zu meiden.

7. 2 Der gesamte Übungsluftraum wird nicht dauernd benutzt werden. Zeitweilig von Übungsluftfahrzeugen nicht benutzter Übungsluftraum kann anderen Luftfahrzeugen zugänglich gemacht werden. Luftfahrzeugführer können ihre Flüge vor oder während der Übung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle entsprechend koordinieren.

7. 3 Innerhalb des oberen Luftraumes von England können nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge durch die Flugverkehrskontrolle entlang veröffentlichter Flugverkehrsstrecken durch den Übungsluftraum oberhalb FL 310 freigegeben werden.

8. Verbindungsstelle

8. 1 Vor der Übung: Headquarters AAFCE
Exercise Plans
Ramstein, Germany
Tel.: 0 63 71-47-67 22

8. 2 Während der Übung: Headquarters AAFCE
CRAOC
Ramstein, Germany
Tel.: 0 63 71-47-67 25

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
H i e l s c h e r

I – 198/76

Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes bei der Polizei-Autobahnstation in Schleswig-Schuby

Kiel, den 27. April 1976
— VII/426b — 6009/4 —

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein als Luftfahrtbehörde hat dem Innenminister des Landes Schleswig-Holstein — Schutzpolizeiamt — mit Bescheid vom 27. April 1976 die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes erteilt.

Gem. § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 LuftVZO wird die Genehmigung wie folgt bekanntgemacht:

1. **Bezeichnung:**
   Polizei-Hubschrauber-Sonderlandeplatz Autobahnstation Schleswig-Schuby

2. **Lage:**
   Am Rande der Gemeinde Schuby ca. 750 m vom Bahnhof Schuby entfernt

3. **Genehmigungsinhaber:**
   Der Innenminister des Landes Schleswig-Holstein
   — Schutzpolizeiamt —

4. **Bezugspunkt:**
   a) Geographische Lage: 54°32'N 09°30'O
   b) Höhe: 30 m über NN

5. **Start- und Landefläche:**
   Quadrat mit 15 m Seitenlänge

6. **Zugelassene Luftfahrzeuge:**
   Hubschrauber mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis 10.000 kg (MPW)
   a) Hubschrauber der Polizei
   b) Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes
   c) andere Hubschrauber mit Genehmigung des Platzhalters (PPR)

7. **Zweck des Landeplatzes:**
   Der Landeplatz dient zum Starten, Landen und Abstellen von Hubschraubern der Polizei und des Bundesgrenzschutzes.

Die Inbetriebnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes erfolgt erst nach Abnahmeprüfung gem. § 44 LuftVZO.

Der Minister
für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag
S e n f t

Berichtigung:

In NfL I - 136/76 muß in Artikel 1, Ziffer 3. die Ortschaft Landbergen abgeändert werden in **Ladbergen**

In NfL I - 177/76 muß unter 39. 2. 2, Abs. b) 1. Zeile, die Koordinate 53 40 40 N abgeändert werden in 53 **49** 40 N.

NfL I - 199-212/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 3. Juni 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 199/76	Bekanntmachung über die Sicherung des Flugbetriebs nach Sichtflugregeln gegenüber militärischen Tiefflügen mit Strahlflugzeugen	164
I — 200/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	165
I — 201/76	Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sonden des Deutschen Wetterdienstes im Raum Emmerich-Rees/Gemeinde Grieth am Niederrhein	165
I — 202/76	Ballonaufstiege im Raum Oberhausen und Philippsburg	165
I — 203/76	Dreiländerflug Aachen-Merzbrück	165
I — 204/76	Flugtage in Wülzburg	165
I — 205/76	Hessische Segelfluglandesmeisterschaften Marburg-Schönstadt	166
I — 206/76	Flugtag in Kirn	166
I — 207/76	Luftübung CLOUDY CHORUS 76-5	166
I — 208/76	Neufassung und Erweiterung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Deggendorf-Steinkirchen	166
I — 209/76	Neufassung und Erweiterung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Straubing-Wallmühle	167
I — 210/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Straubing-Wallmühle	167
I — 211/76	Bekanntmachung der Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Lünen St. Marien-Hospital	167
I — 212/76	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes "Zipser Berg"	168

Inhaltsangabe der NfL II - 46/76 vom 3. Juni 1976

II — 46/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 47-50/76 vom 3. Juni 1976

II — 47/76 Bekanntmachung der Richtlinien für den Betrieb des Fluggeräts "Hippie" der Fa. start und flug GmbH Saulgau in der Bundesrepublik Deutschland

II — 48/76 Berichtigung der LuftPersV

II — 49/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 8 —

II — 50/76 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

I – 199/76

Bekanntmachung über die Sicherung des Flugbetriebs nach Sichtflugregeln gegenüber militärischen Tiefflügen mit Strahlflugzeugen

Frankfurt (Main), den 5. April 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 1

1. Der Bundesminister der Verteidigung hat zur Sicherung des Flugbetriebs nach Sichtflugregeln gegenüber militärischen Tiefflügen für bestimmte, in den Anlagen aufgeführte Flugplätze, die nicht durch die unter Nr. 1.4 der Bekanntmachung über Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge (NfL I - 335/75) und deren Änderungen aufgeführten Maßnahmen geschützt sind, eine Schutzzone im Umkreis von 3,7 km (2 NM) um den jeweiligen Flugplatzbezugspunkt festgelegt, die im Tiefflug mit Strahlflugzeugen nicht durchflogen werden darf.

Dabei wird unterschieden zwischen

a) ständigen Schutzzonen, die unbefristet eingerichtet worden sind (Anlage 1)

b) periodisch befristeten Schutzzonen, die nur für die Zeit vom 1. April bis 30. September eines jeden Kalenderjahres eingerichtet worden sind (Anlage 2) und

c) zeitlich befristeten Schutzzonen, die nur auf besonderen Antrag eingerichtet werden.

Für Flugplätze ohne Schutzzone können bei besonderen Anlässen (Luftfahrtveranstaltungen, Durchführung von Segelflug-/Ausbildungslehrgängen u. ä.) vom Luftwaffenamt, Abt. Flugbetrieb/SAR, zeitlich befristete Schutzzonen festgelegt werden. Der Antrag muß über die zuständige Luftfahrtbehörde gestellt werden und mindestens 4 Wochen vor dem gewünschten Zeitpunkt der Wirksamkeit der Schutzzone dem Luftwaffenamt, Abteilung Flugbetrieb/SAR vorliegen und folgende Angaben enthalten:

Name des Flugplatzes;
geographische Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes;

Zeitraum der Veranstaltung;
Art der Veranstaltung z. B. Anfängerschulung, Leistungsflüge etc.;

Anzahl der teilnehmenden Segelflugzeuge, Motorsegler und -flugzeuge;

Startarten.

2. Im Luftraum des Tiefflugsystems werden sowohl militärische Flüge mit schnellfliegenden Strahlflugzeugen als auch zivile Flüge mit langsameren und konventionellen Luftfahrzeugen durchgeführt. Auf die Notwendigkeit einer besonders intensiven, zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Beobachtung des Luftraums wird daher ausdrücklich hingewiesen. Im übrigen sollten, wenn immer möglich, zivile Flüge und militärische Flüge ohne Tiefflug während

a) der Flugbetriebszeiten für Tiefflüge bei Tag in einer Höhe von mehr als 450 m (1500 ft) über Grund und damit oberhalb des Tiefflugsystems durchgeführt werden;

b) der Flugbetriebszeiten für Tiefflüge bei Nacht die Nachttiefflugstrecken meiden bzw. im rechten Winkel mit einem Vertikalabstand von mindestens 150 m (500 ft) von der für diese Strecken jeweils vorgeschriebenen Flughöhe unter- oder überfliegen.

3. Diese Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung über die Sicherung des Flugbetriebs gegenüber militärischen Tiefflügen vom 21. Mai 1975 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 174/75) außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

Anlage 1

Flugplätze mit ständiger Schutzzone

Name	Flugplatzbezugspunkt
Aalen-Heidenheim	48 46 44 N 10 15 57 E
Arnsberg	51 29 05 N 07 54 01 E
Augsburg-Mühlhausen	48 25 34 N 10 55 59 E
Baden-Baden/Oos	48 47 36 N 08 11 17 E
Bad Nauheim-Reichelsheim	50 20 00 N 08 52 50 E
Bielefeld-Windelsbleiche	51 58 02 N 08 32 51 E
Bonn-Hangelar	50 46 12 N 07 09 53 E
Borkenberge	51 46 48 N 07 17 10 E
Bremerhaven/Am Luneort	53 30 24 N 08 34 33 E
Burg Feuerstein	49 47 45 N 11 08 06 E
Dahlemer Binz	50 24 26 N 06 31 46 E
Dinslaken/Schwarze Heide	51 37 03 N 06 51 50 E
Donaueschingen-Villingen	47 58 30 N 08 31 20 E
Dortmund-Wickede	51 30 51 N 07 36 20 E
Egelsbach	49 57 35 N 08 39 00 E
Emden	53 23 33 N 07 13 35 E
Essen-Mülheim	51 24 13 N 06 56 17 E
Flensburg-Schäferhaus	54 46 30 N 09 22 48 E
Ganderkesee Atlas Airfield	53 02 15 N 08 30 22 E
Hamm-Lippewiesen	51 41 29 N 07 49 03 E
Hartenholm	53 55 00 N 10 02 30 E
Herzogenaurach	49 35 05 N 10 52 30 E
Heubach	48 48 12 N 09 55 43 E
Hornberg	48 44 48 N 09 51 50 E
Juist	53 40 56 N 07 03 31 E
Karlsruhe-Forchheim	48 58 51 N 08 19 55 E
Kassel-Calden	51 24 29 N 09 22 31 E
Kempten-Durach	47 41 37 N 10 20 22 E
Kirchheim-Teck	48 37 55 N 09 25 55 E
Koblenz-Winningen	50 19 32 N 07 31 42 E
Landshut	48 30 49 N 12 02 11 E
Mannheim-Neuostheim	49 28 25 N 08 31 00 E
Marl-Loemühle	51 38 56 N 07 09 56 E
Mönchengladbach	51 13 54 N 06 30 19 E
Mosbach-Lohrbach	49 24 00 N 09 07 30 E
Münster-Telgte	51 56 46 N 07 46 25 E
Nabern/Teck	48 36 49 N 09 28 42 E
Oberpfaffenhofen	48 04 56 N 11 17 04 E
Oerlinghausen	51 55 57 N 08 39 52 E
Osnabrück-Atterheide	52 17 16 N 07 58 27 E
Paderborn-Lippstadt	51 36 54 N 08 37 16 E
Peine/Eddesse	52 24 14 N 10 13 49 E
Porta-Westfalica	52 13 25 N 08 51 50 E
Rendsburg-Schachtholm	54 13 11 N 09 36 16 E
Siegerland	50 42 32 N 08 05 02 E
Speyer	49 18 21 N 08 27 09 E
Stadtlohn-Wenningfeld	51 59 49 N 06 50 35 E
Straubing-Wallmühle	48 54 07 N 12 31 11 E
St. Michaelisdonn	53 58 48 N 09 08 40 E
Uetersen	53 38 55 N 09 42 19 E
Westerland/Sylt	54 54 48 N 08 20 36 E
Worms	49 36 27 N 08 22 04 E

Anlage 2

Flugplätze mit periodisch befristeter Schutzzone

Name	Flugplatzbezugspunkt
Allendorf/Eder	51 02 12 N 08 40 48 E
Bad Dürkheim	49 28 27 N 08 11 50 E
Bad Pyrmont	51 57 47 N 09 17 36 E
Bad Wörishofen-Nord	48 01 02 N 10 37 02 E
Beilngries	49 01 21 N 11 29 10 E
Borkum	53 35 50 N 06 42 36 E
Bottenhorn	50 47 45 N 08 28 00 E
Der Ring in Schwalmstadt	50 53 33 N 09 15 00 E
Donauwörth-Genderkingen	48 42 14 N 10 51 08 E
Gelnhausen	50 11 54 N 09 10 16 E
Grefrath-Niershorst	51 20 07 N 06 21 42 E
Klippeneck	48 06 30 N 08 45 50 E
Korbach	51 15 18 N 08 52 38 E

Langeoog	53 44 40 N 07 29 58 E
Leutkirch-Unterzeil	47 51 35 N 10 00 56 E
Meschede-Schüren	51 18 13 N 08 14 18 E
Neumünster	54 04 49 N 09 56 30 E
Norderney	53 42 31 N 07 13 46 E
Oldenburg-Hatten	53 04 14 N 08 18 52 E
Schwenningen am Neckar	48 04 00 N 08 34 20 E
St. Peter-Ording	54 18 34 N 08 41 05 E
Trier-Euren	49 43 28 N 06 36 12 E
Vilshofen	48 38 10 N 13 11 50 E
Wangerooge	53 47 20 N 07 55 00 E
Wyk auf Föhr	54 41 13 N 08 31 58 E

I – 200/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 18. Mai 1976
BFS/Z - I 1 c 1 - Az.: 233 - By 96

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet worden:

1. Land: Bayern

Standort: Ochsenfurt

Geogr. Koordinaten: 49°40'03"N 10°04'52"O

Art des Hindernisses: Schornstein

Höhe über Grund: 115 m

Höhe über NN: 295,5 m

Das Hindernis ist nicht befeuert und mit keiner Tagesmarkierung versehen.

2. Land Niedersachsen

Standort: Barnstorf

Geogr. Koordinaten: 52°43'47"N 08°31'55"O

Art des Hindernisses: Schornstein

Höhe über Grund: 170 m

Höhe über NN: 208 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 201/76

Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sonden des Deutschen Wetterdienstes im Raum Emmerich-Rees/Gemeinde Grieth am Niederrhein

Frankfurt (Main), den 14. Mai 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 22363

Der Deutsche Wetterdienst führt bis einschließlich 31. Dezember 1977 Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sonden in unregelmäßigen Abständen im Raum Emmerich-Rees bei der Gemeinde Grieth am Niederrhein bei Position 51 48 02 N 06 18 59 O zur Gewinnung kleinaerologischer Daten durch.

Die Auflaßhöhe der Fesselballone beträgt maximal 1700 Fuß über Grund.

Die Aufstiege erfolgen in allen Wetterbedingungen bei Tag und Nacht und werden in Übereinstimmung mit den Vorschriften des § 16 LuftVO durchgeführt.

Die einzelnen Aufstiege werden jeweils vorher durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Überfliegen des oben angegebenen Bezugspunktes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 202/76

Ballonaufstiege im Raum Oberhausen und Philippsburg

Frankfurt (Main), den 18. Mai 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Im Raum Oberhausen (48°13'N 07°42'O) und Philippsburg (49°15'N 08°27'O) werden zu unregelmäßigen Zeiten im Rahmen kleinaerologischer Messungen Ballonaufstiege durchgeführt.

Die einzelnen Aufstiege werden rechtzeitig vorher mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt 20 000 Fuß.

Die Aufstiege werden bis zum 31. Dezember 1978 durchgeführt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 203/76

Dreiländerflug Aachen-Merzbrück

Frankfurt (Main), den 14. Mai 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Der Dreiländerflug findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 12. Juni 1976 (Wetterausweichtag: 19. Juni 1976) von SR bis SS statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Aachen-Merzbrück (50°50'N 06°11'O).

Die Flüge führen überwiegend in den westdeutschen Luftraum. Die maximale Flughöhe wurde nicht festgelegt. Die Flüge werden in Verbindung mit Such-/und Navigationsaufgaben in niedriger Höhe durchgeführt.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 204/76

Flugtage in Wülzburg

Frankfurt (Main), den 18. Mai 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Wülzburg (49°02'N 11°01'O) finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 12. und 13. Juni 1976 zwei Flugtage in der Zeit von 12.00 Uhr bis 19.00 Uhr MEZ statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten durchgeführt. Die maximale Flughöhe beträgt 4500 Fuß über NN. Für das Absetzen von Fallschirmspringern wird diese Höhe kurzfristig auf 6000 Fuß über NN angehoben.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 205/76

Hessische Segelfluglandesmeisterschaften Marburg-Schönstadt

Frankfurt (Main), den 19. März 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die Hessischen Segelfluglandesmeisterschaften finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 19. Juni bis 4. Juli 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Landeplatz Marburg-Schönstadt (50°53'N 08°49'O).

Die Flüge führen überwiegend in den mitteldeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 70.

An dem vorgenannten Landeplatz und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 206/76

Flugtag in Kirn

Frankfurt (Main), den 18. Mai 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Kirn (49°47'N 07°31'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 20. Juni 1976 in der Zeit von 0900 Uhr bis 1900 Uhr MEZ ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten durchgeführt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 207/76

Luftübung CLOUDY CHORUS 76-5

Frankfurt (Main), den 18. Juni 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Luftübung CLOUDY CHORUS 76-5 findet am 22. Juni 1976 von 0730 Uhr bis 1530 Uhr MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung CLOUDY CHORUS vom 26. Februar 1976 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 60/76) statt.

Die Übung wird in den folgenden Fluginformationsgebieten durchgeführt: Amsterdam FIR, Brüssel FIR, Frankfurt FIR, München FIR, Bremen FIR und Düsseldorf FIR.

Die Übung wird in den Höhen von 500 Fuß bis 2500 Fuß über Grund, in Tiefflugbieten von 250 Fuß bis 2500 Fuß über Grund durchgeführt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 208/76

Neufassung und Erweiterung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Deggendorf-Steinkirchen

München, den 4. Mai 1976
315 — 7833b — 3 — 1/76

Dem Luftsportverein Deggendorf e. V. war erstmalig am 18. 8. 1967 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Deggendorf-Steinkirchen erteilt worden. Diese Genehmigung ist nun unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich ergangenen Änderungen und Ergänzungen mit Bescheid vom 30. 9. 1975 neu gefaßt worden. Gemäß § 52 Abs. 3 i. V. m. § 42 Abs. 4 LuftVZO wird diese Neufassung wie folgt bekanntgemacht:

1. Name: Sonderlandeplatz Deggendorf
2. Lage: 5,5 km westlich Deggendorf
3. Genehmigungsinhaber: Luftsportverein Deggendorf e. V.
4. Bezugspunkt:
4. 1 geographische Lage: 48°49'52"N 12°52'53"O
4. 2 Höhe: 314 m (1030 ft) über NN
5. Start- und Landebahn für Flugzeuge:
   Richtung 089/269° rechtweisend;
   Länge: 620 m; Breite: 15 m; Belag: Asphalt
6. Zugelassene Luftfahrzeuge:
6. 1 Flugzeuge bis 3500 kg MPW
6. 2 Hubschrauber bis 5700 kg MPW
6. 3 Motorsegler
6. 4 Segelflugzeuge
6. 5 Fallschirmabsprungbetrieb
7. Zweck des Landesplatzes:
   Sonderlandeplatz für Flüge nach VFR am Tage
8. Bauschutzbereich:
   Der Sonderlandeplatz hat einen beschränkten Bauschutzbereich gem. § 17 LuftVG.

Die Betriebsfreigabe für die befestigte Start- und Landebahn (Abmessungen: zur Zeit 550 x 15 m) wurde am 27. 4. 1976 erteilt.

Weitere Einzelheiten werden in dem von der Bundesanstalt für

Flugsicherung herausgegebenen Luftfahrthandbuch Band III bekanntgegeben.

NfL 391/67 und 392/67 werden aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht

I – 209/76

Neufassung und Erweiterung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Straubing-Wallmühle

München, den 11. Mai 1976
315 — 7833a — 14-5/75

Die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Flugplatzes Straubing-Wallmühle war erstmalig am 9. 8. 1963 erteilt worden. Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich ergangenen Änderungen und Ergänzungen wurde diese Genehmigung neugefaßt. Gemäß § 52 Abs. 3 i. V. m. § 42 Abs. 4 LuftVZO wird diese Neufassung wie folgt bekanntgemacht:

1. Name: Verkehrslandeplatz Straubing-Wallmühle
2. Lage: 4 km nordwestlich der Stadt Straubing
3. Genehmigungsinhaber:
   Flugplatz Straubing-Wallmühle GmbH
4. Bezugspunkt:

4. 1 geographische Lage: 48°54'07"N 12°31'11"O

4. 2 Höhe: 319 m (1046 ft) über NN

5. Start- und Landebahn für Flugzeuge:
   Richtung: 099/279° rechtweisend
   Länge: 940 m; Breite: 20 m; Belag: Asphalt
6. Zugelassene Luftfahrzeuge:
   6. 1 Flugzeuge bis zu 12 000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
   6. 2 Hubschrauber bis zu 6000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
   6. 3 Motorsegler
   6. 4 Segelflugzeuge
7. Zweck des Landeplatzes:
   Verkehrslandeplatz für Flüge nach VFR am Tage und bei Nacht
8. Bauschutzbereich:

Der Flugplatz hat einen beschränkten Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG.

Die Betriebsfreigabe für die Durchführung von Nachtflugbetrieb wurde am 30. 4. 1976 erteilt.

Weitere Einzelheiten werden in dem von der Bundesanstalt für Flugsicherung herausgegebenen Luftfahrthandbuch Band III bekanntgegeben.

NfL 87/63 und I-181/70 werden hiermit aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht

I – 210/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Straubing-Wallmühle

München, den 12. Mai 1976
315 — 7833a — 14 — 6/76

Gem. §§ 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz und 21a Luftverkehrs-Ordnung wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Straubing-Wallmühle folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

Die in der Sichtanflugkarte (Luftfahrthandbuch Band III) dargestellten Verfahren sind Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

2. Motorflug

Die Platzrunde liegt im Norden der Start- und Landebahn. In der Platzrunde ist eine Flughöhe von 2100 ft MSL einzuhalten.

Der Einflug in die Platzrunde hat grundsätzlich über den Gegenanflugteil zu erfolgen.

Luftfahrzeuge, die mit einer Luftfunkstelle ausgerüstet sind, müssen spätestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunftszeit mit der Luftaufsichtsstelle Straubing Funkverbindung aufnehmen und Hörbereitschaft bis zum Abstellen des Luftfahrzeugs aufrechterhalten.

Luftfahrzeuge ohne Luftfunkstelle dürfen den Flugplatz nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch die Luftaufsichtsstelle anfliegen.

3. Ausnahmen

Die Luftaufsichtsstelle kann Ausnahmen von den Bestimmungen nach Ziff. 2 zulassen.

4. Segelflug

Die Platzrunde liegt im Süden der Start- und Landebahn.

5. Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen diese Flugbetriebsregelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG i. V. m. §§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

6. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt mit ihrer Veröffentlichung in den NfL in Kraft.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht

I – 211/76

Bekanntmachung der Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Lünen – St. Marien-Hospital

Münster, den 3. Mai 1976
53. 10. 11. 02/A

Der Stiftung Marien-Hospital, Lünen habe ich die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Lünen — St. Marien-Hospital bis zum 31. 12 1985 erteilt.

Angaben nach §§ 52, 42 LuftVZO

1. Bezeichnung:
   Hubschrauber-Sonderlandeplatz Lünen — St. Marien-Hospital
2. Lage:
   0,54 NM NW Hbf. Lünen;
   0,27 NM SW Bf. Lünen-Nord und 150 m westl. der Krankenanstalt
3. Flugplatzbezugspunkt: (FBP)
   a) geogr. Koordinaten: 51°37'13"N 07°30'58"E
   b) Höhe NN: + 52 m (171 ft)
4. Benutzungszweck:

Durchführung des Luftrettungsdienstes und des Katastropheneinsatzes

5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Sonderlandeplatz benutzen dürfen:

a) Drehflügler der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei und des ADAC bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 3500 kp. Drehflügler des ADAC dürfen auf dem Sonderlandeplatz nur von Piloten des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei geflogen werden.

b) Drehflügler zu a) in Einzelfällen bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 6000 kp nach vorheriger Genehmigung (PPR) des Platzhalters.

6. Start- und Landefläche
befestigt; 30 m Radius (Tragfähigkeit 30 t)
Streifen: 10 m um Start- und Landefläche
Betriebsfläche: 50 x 50 m

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag
Friedrich

I – 212/76

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes "Zipser Berg"

Nürnberg, den 13. Mai 1976
315-4-859/31-22

Die Regierung von Mittelfranken — Luftamt Nordbayern — hat die Genehmigung des Sonderlandeplatzes "Zipser Berg" mit Bescheid vom 10. 5. 1975 Nr. 315/4 — 859/31 22 geändert. Die Bekanntmachung vom 1. 9. 1975 Nr. 315/4 — 859/31 22 (NfL I - 307/75) wird deshalb ebenfalls in Abschnitt I Ziffer 1 wie folgt geändert:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz "Pegnitz-Zipser Berg"

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern
Im Auftrag
Triftshaeuser

NfL I - 213-226/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 17. Juni 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 213/76	Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge am Wochenende	169
I — 214/76	Niedersächsische und Berliner Segelflugmeisterschaften in Faßberg	169
I — 215/76	Tag der offenen Tür mit Flugtag in Detmold	170
I — 216/76	Internationale Rally Baden-Baden 1976	170
I — 217/76	Flugtag auf dem Flugplatz Hettstadt	170
I — 218/76	Luftübung CLOUDY CHORUS 76-6	170
I — 219/76	Vorübergehende Schließung des Sonderlandeplatzes Lager Hammelburg	170
I — 220/76	Kunstflugvorführung Gladbeck	171
I — 221/76	An- und Abflugverfahren sowie Platzverkehr für den Flughafen Lübeck-Blankensee	171
I — 222/76	Bekanntmachung über die Bescheinigung von Angaben in Flugbüchern oder fortlaufend geführten Aufzeichnungen	171
I — 223/76	Aufhebung der Sperrung des Verkehrslandeplatzes Freiburg i. Br.	172
I — 224/76	Bekanntmachung der Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Freiburg i. B.	172
I — 225/76	Ergänzung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Karlshöfen	172
I — 226/76	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Mengeringhausen	172

Inhaltsangabe der NfL II - 51/76 vom 17. Juni 1976

II — 51/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 52-54/76 vom 17. Juni 1976

II — 52/76 Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsforderungen
II — 53/76 Zusammenstellung der als Muster zugelassenen Wetter-Radarsysteme
II — 54/76 5. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

I – 213/76

Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge am Wochenende

Frankfurt (Main), den 28. Mai 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 11

Im Fluginformationsgebiet Düsseldorf werden im Rahmen einer militärischen Übung Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge in Sichtwetterbedingungen im Gebiet 5 sm um 51 44 N 07 53 O von 250 Fuß bis 1500 Fuß über Grund durchgeführt.

Zeit: 26. Juni 1976 von 1330 Uhr bis 1500 Uhr MGZ

Hin- und Rückflug erfolgen vom / zum Flugplatz Gütersloh.

Nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge werden dringend ersucht, den Übungsluftraum zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 214/76

Niedersächsische und Berliner Segelflugmeisterschaften in Faßberg

Frankfurt (Main), den 2. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die Niedersächsischen und die Berliner Segelflugmeisterschaften in Faßberg finden unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 26. Juni bis 11. Juli 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Militärflugplatz Faßberg (52°55'N 10°11'O).

Die Flüge finden überwiegend in den FIRs Bremen und Düsseldorf statt.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 60

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Ver-

anstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 215/76

Tag der offenen Tür mit Flugtag in Detmold

Frankfurt (Main), den 2. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Militärflugplatz Detmold (51°57'N 08°04'O) finden in der Zeit vom 30. Juni bis 3. Juli 1976 jeweils von 0900 Uhr bis 1600 Uhr MGZ Flugvorführungen in Verbindung mit den vorgenannten Tagen der offenen Tür über dem Flugplatz Detmold unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, statt.

An der Veranstaltung nehmen u. a. 90 Hubschrauber sowie einige Strahlflugzeuge teil.

Die maximale Höhe für Fallschirmabsprünge beträgt 10 000 Fuß über Grund.

Die Flüge konzentrieren sich auf den Luftraum 3 sm um die vorgenannten Koordinaten. Mit Formationsflügen und sonstigem verstärkten Luftverkehr ist jedoch bereits in einem Umkreis von 10 sm um den Flugplatz Detmold zu rechnen.

Alle Luftfahrzeugführer werden gebeten, den vorbezeichneten Luftraum zu den angegebenen Zeiten zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 216/76

Internationale Rally Baden-Baden 1976

Frankfurt (Main), den 2. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az. 223

Die internationale Rally Baden-Baden findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit vom 1. bis 4. Juli 1976 statt.

Die teilnehmenden Luftfahrzeuge werden am 2. Juli 1976 von Frankreich kommend ab 1100 Uhr MGZ am Verkehrslandeplatz Baden-Baden (48°48'N 08°11'O) erwartet.

Der Grenzüberflug erfolgt westlich von Achern (48°37'N 08°04'O). Der Anflug führt ebenfalls über Achern.

Am 3. Juli 1976 wird im Rahmen einer Navigationsaufgabenstellung der Raum beiderseits des Rheins zwischen Baden-Baden und Mannheim (49°28'N 08°31'O) beflogen.

Die Flüge finden in niedriger Höhe statt.

Alle nicht an dieser Veranstaltung beteiligten Luftfahrzeugführer werden gebeten, den vorbezeichneten Luftraum zu den angegebenen Zeiten zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 217/76

Flugtag auf dem Flugplatz Hettstadt

Frankfurt (Main), den 2. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Hettstadt (49°48'N 09°50'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 3. und 4. Juli 1976 in der Zeit von 1000 Uhr MGZ bis SS ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten abgewickelt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4500 Fuß über NN. Diese Höhe kann kurzfristig zum Absetzen von Fallschirmspringern auf 7500 Fuß über NN angehoben werden.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 218/76

Luftübung CLOUDY CHORUS 76-6

Frankfurt (Main), den 28. Mai 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Luftübung CLOUDY CHORUS 76-6 findet am 6. Juli 1976 von 0730 Uhr bis 1530 Uhr MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung CLOUDY CHORUS vom 26. Februar 1976 (Nachtrichten für Luftfahrer Teil I Nr. 60/76) statt.

Die Übung wird in den folgenden Fluginformationsgebieten durchgeführt: Amsterdam FIR, Brüssel FIR, Frankfurt FIR, München FIR, Bremen FIR und Düsseldorf FIR.

Die Übung wird in den Höhen von 500 Fuß bis 2500 Fuß über Grund, in Tiefflugebieten von 250 Fuß bis 2500 Fuß über Grund, durchgeführt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 219/76

Vorübergehende Schließung des Sonderlandeplatzes Lager Hammelburg

Nürnberg, den 29. März 1976
315 — 4 — 859/31 6

Am 9. und 10. Juli 1976 werden im Bereich des Truppenübungsplatzes Hammelburg militärische Veranstaltung durchgeführt. Aus diesem Grunde ist der Landeplatz an diesen beiden Tagen nicht anfliegbar.

Regierung von Mittelfranken
Im Auftrag
Kecker

I – 220/76

Kunstflugvorführung Gladbeck

Frankfurt (Main), den 13. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Eine Kunstflugvorführung bei Gladbeck (51°35'N 06°57'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 11. Juli 1976 in der Zeit von 1430 Uhr bis 1530 Uhr MGZ statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um die vorgenannten Koordinaten durchgeführt.

Die maximale Höhe beträgt 5000 Fuß über NN.

Alle Luftfahrzeugführer werden gebeten, den vorgenannten Luftraum zur angegebenen Zeit zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 221/76

An- und Abflugverfahren sowie Platzverkehr für den Flughafen Lübeck-Blankensee

Kiel, den 13. Mai 1976
VII/426 f — 6009/4

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Flughafen Lübeck-Blankensee folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1.1 Der Flughafen Lübeck-Blankensee ist für den Tag- und Nachtflugbetrieb genehmigt. Die Betriebszeit ist im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlicht.

1.2 Bei An- und Abflügen, sowie bei Flügen am Flughafen Lübeck-Blankensee sind die im Luftfahrthandbuch Band I RAC-1-3-9 veröffentlichten Vorschriften über die Flugüberwachungszone (FlugÜZ) und die im Luftfahrthandbuch Band III auf der Sichtanflugkarte dargestellten Verfahren zu beachten.

1.3 Bei Anflügen zum Flughafen Lübeck-Blankensee ist mindestens 5 NM vom Flughafen Sprechfunkverbindung mit der Luftaufsichtsstelle Lübeck-Blankensee aufzunehmen.

1.4 Für den Rollverkehr auf dem Flughafen ist der im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichte Flugplatzlageplan maßgebend.

Bei Überlastung der Hauptbahn 07/25 kann der Rollweg C als Ausweichbahn für Starts und Landungen mit Flugzeugen bis 5700 kg Fluggewicht am Tage benutzt werden. Die Benutzung darf nur mit Genehmigung der Luftaufsicht Lübeck-Blankensee erfolgen.

1.5 Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht über 5700 kg bedürfen für Starts in Richtung 070° und für Landungen in Richtung 250° einer vorherigen Genehmigung des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein.

2. **Motorflug**

2.1 Die Flughöhe in den Platzrunden soll — soweit es die Wolkenhöhe zuläßt — 600 ft GND betragen.

2.2 Das Überfliegen der am Flugplatz liegenden, bebauten Gebiete ist zu vermeiden.

3. **Motorsegler**

3.1 Mit eigener Kraft startende Motorsegler und/oder wenn diese mit laufendem Motor landen, fallen unter die Bedinungen des Motorfluges.

3.2 Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten können und solche, die mit abgestelltem Motor fliegen, fallen unter die Bedingungen des Segelfluges.

4. **Segelflug**

4.1 Für den Segelflug ist grundsätzlich der südliche Teil des Flughafens vorgesehen. Den übrigen Teil sollen Segelflugzeuge nicht unter 1000 ft GND überfliegen.

4.2 Jeder Segelflugbetrieb ist vor Beginn bei der Luftaufsichtsstelle Lübeck-Blankensee unter Angabe des Umfanges und namentlicher Nennung des Startleiters anzumelden.

5. **Fallschirmabsprünge**

5.1 Vor Aufnahme des Sprungbetriebes ist die Zustimmung der Luftaufsicht Lübeck-Blankensee erforderlich.

5.2 Absprünge sind nur an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen und nur von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang gestattet.

5.3 Absprünge aus Höhen über 100 FL bedürfen einer besonderen Flugverkehrsfreigabe durch die Flugsicherung.

Zu den Nummern 1.3 und 4.1 kann die Luftaufsicht Lübeck-Blankensee Ausnahmen zulassen.

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und nach § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

Diese Regelung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Abteilung Verkehr
Im Auftrag
Senft

I – 222/76

Bekanntmachung über die Bescheinigung von Angaben in Flugbüchern oder fortlaufend geführten Aufzeichnungen

München, den 24. Mai 1976
Nr. 8215 — VII/6c — 28 181

Die vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr getroffene Regelung über die Bescheinigung von Angaben in Flugbüchern oder fortlaufend geführten Aufzeichnungen ist durch § 120 Abs. 1 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. 1. 1976 (BGBl. I S. 53) überholt. Die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 17. 10. 1969 Nr. 0810 — V/4h — 45 989 (NfL I - 272/69) wird daher aufgehoben.

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Ringelmann

I – 223/76

Aufhebung der Sperrung des Verkehrslandeplatzes Freiburg i. Br.

Freiburg i. Br., den 31. Mai 1976
Az. 24/52/5072-3/2

Nach der Gestattung der Betriebsaufnahme kann der Verkehrslandeplatz Freiburg i. Br. ab 15. Juni 1976 entsprechend der Genehmigung des Regierungspräsidiums Freiburg vom 10. 11. 1975 Az.: 24/52/5072-3/2 NfL I - 224/76 betrieben werden.

NfL I - 321/74 und NfL I - 340/75 werden aufgehoben.

Regierungspräsidium Freiburg
Im Auftrag
Dr. Nassall

I – 224/76

Bekanntmachung der Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Freiburg i. Br.

Freiburg i. Br., den 3. Mai 1976
Az.: 24/52/5072-3/2

Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Freiburg durch Verfügung vom 10. November 1975 Az.: 25/52/5072-3/2 geändert und neu gefaßt.

Die Genehmigung gilt nun in folgendem Umfang:

1. Bezeichnung:
   Verkehrslandeplatz Freiburg i. Br.
2. Lage:
   In Freiburg i. Br., etwa 3 km nordwestlich des Stadtzentrums Freiburg
3. Bezugspunkt:
   a) geographische Lage: 48°01'17"N 07°50'04"O
   b) Höhe: 239 m (784 ft) über NN.
4. Start- und Landebahn für Flugzeuge
   a) Richtung: 161°/341°
   b) Abmessung: 1240 m x 30 m
      Start in Richtung 16: 1240 m
      Start in Richtung 34: 990 m
      Landung in Richtung 16: 990 m
      Landung in Richtung 34: 990 m
   c) Die Streifen beiderseits der Start- und Landebahn und am südlichen Kopfende sind nicht berollbar
   d) Gefälle: 1,1% in Richtung N
   e) Oberfläche: Asphalt
   f) Befeuerung:
      Rand-Schwellenbefeuerung, Flugplatzleuchtfeuer

   Start- und Landebahn für Segelflugzeuge:
   Richtung: 161°/341°
   Oberfläche: Grasstartbahn Richtung 161°/341°
   Abmessung: 600 x 30 m
   Landebahn: 330 x 30 m
   Start- und Landeflächen für Hubschrauber zur Verfügung der französischen Stationierungsstreitkräfte:
   Oberfläche: Asphalt
   Abmessungen: 15 x 15 m
5. Zugelassene Luftfahrzeuge:
   a) Flugzeuge bis 10 000 kg MPW
   b) Hubschrauber bis zu 10 000 kg MPW
   c) Luftschiffe
   d) Motorsegler, die mit eigener Kraft starten
   e) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten, mit Flugzeugschleppstart
6. Zweck:
   Landeplatz für den allgemeinen Verkehr (Verkehrslandeplatz).

Weitere Einzelheiten z. B. Beschränkung der Betriebszeiten sowie Anordnungen für den Flugbetrieb werden in dem von der BfS herausgegebenen Luftfahrhandbuch Band III bekanntgegeben. Die Regelung des Flugplatzverkehrs gem. § 21a LuftVO wird in den NfL Teil I, veröffentlicht.

Die NfL B 67/65 und 22/66 werden hiermit aufgehoben.

Regierungspräsidium Freiburg i. Br.
Im Auftrag
Dr. Nassall

I – 225/76

Ergänzung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Karlshöfen

Oldenburg, den 13. Mai 1976
— 302/30311 — 20 —

Am 11. 11. 1975 habe ich die der Flugplatz Karlshöfen Kreis Bremervörde GmbH, 2141 Karlshöfen, am 22. 6. 1973 erteilte und am 1. 4. 1974 erweiterte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Karlshöfen (NfL I - 223/73, 145/74, 310/74) wie folgt ergänzt:

"Genehmigt wird eine Landefläche für Fallschirmabspringer (Kreis mit einem Durchmesser von 300 m), umgeben von einem Sicherheitsstreifen mit einer Breite von 50 m."

Die Betriebsfreigabe für die Landefläche für Fallschirmabspringer wurde am 11. 5. 1976 erteilt.

Der Präsident des
Niedersächsischen Verwaltungsbezirks
Oldenburg
Im Auftrag
Kohnen

I – 226/76

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Mengeringhausen

Wiesbaden, den 31. Mai 1976
III a 3 — Az.: 66 m 06

Die Herrn Christian Ritter erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Mengeringhausen (NfL I - 330/73) wird wie folgt geändert:

1. Die Länge und Breite der Start- und Landebahn beträgt nunmehr 570 x 30 m (Gras)

2. Windenschleppstarts mit Segelflugzeugen sind nicht erlaubt.

Der Hessische Minister für Wirtschaft
und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

NfL I - 227-242/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang Frankfurt (Main), 1. Juli 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 227/76	Einstellung der PAR-Dienste auf dem Flughafen Düsseldorf	174
I — 228/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	174
I — 229/76	Fesselballonaufstiege des Deutschen Wetterdienstes am Standort des geplanten Kernkraftwerkes in Neupotz	174
I — 230/76	Überprüfung von Seenotsignalen bei Lehre/Niedersachsen	174
I — 231/76	Veranstaltungen der Freilichtbühne Ötigheim	175
I — 232/76	Flugtag auf dem Segelfluggelände Pohlheim	175
I — 233/76	Flugtag in Mühldorf	175
I — 234/76	Rennveranstaltungen auf dem Nürburgring 1976	175
I — 235/76	Flugtag in Höxter-Holzminden	175
I — 236/76	Flugtag in Dierdorf-Wienau	175
I — 237/76	Segelflugvergleichsfliegen Porta-Westfalica	176
I — 238/76	Flugtag in Giebelstadt	176
I — 239/76	Flugtag in Bad Kissingen	176
I — 240/76	Ausscheidungsfliegen im Segelflug des C-Kader 1976	176
I — 241/76	Seenachtfest in Konstanz	176
I — 242/76	Regelung des Flugbetriebs auf dem Segelfluggelände Königsdorf	177

Inhaltsangabe der NfL II - 55/76 vom 1. Juli 1976

II — 55/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge Neuzulassungen und Veränderungen (1. bis 31. März 1976)

Inhaltsangabe der NfL II - 56/76 vom 1. Juli 1976

II — 56/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 57-59/76 vom 1. Juli 1976

II — 57/76 Bekanntmachung über die Änderung der Stück- und Nachprüfscheine für Luftfahrzeuge

II — 58/76 Zusammenstellung der als Muster zugelassenen Funk-Entfernungsmeßgeräte (DME)

II — 59/76 Änderung der Bekanntmachung über Lärmgrenzwerte bei Flugzeugen über 5700 kg Höchstgewicht mit Strahlturbinenantrieb

I – 227/76

Einstellung der PAR-Dienste auf dem Flughafen Düsseldorf

Frankfurt (Main), den 18. Juni 1976
BFS/Z — I 1 — Az.: 1225

Auf dem Flughafen Düsseldorf werden die PAR-Dienste mit Wirkung vom 1. Juli 1976 eingestellt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 228/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 10. Juni 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 —

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet worden:

1. Land: Nordrhein-Westfalen
   Standort: Bochum-Dahlhausen
   Geographische Koordinaten: 51°26'10"N 07°07'41"O
   Art des Hindernisses: Schornstein
   Höhe über Grund: 120,10 m
   Höhe über NN: 182,61 m

Das Hindernis ist nicht befeuert und mit keiner Tagesmarkierung versehen.

2. Land: Bayern
   Standort: München-Bogenhausen
   Geographische Koordinaten: 48°09'03"N 11°37'08"O
   Art des Hindernisses: Wohnhaus
   Höhe über Grund: 118,00 m
   Höhe über NN: 641,00 m

Das Hindernis ist nicht befeuert und mit keiner Tagesmarkierung versehen.

3. Land: Niedersachsen
   Standort: Mehrum, Landkreis Peine
   Geographische Koordinaten: 52°18'59"N 10°05'42"O
   Art des Hindernisses: Schornstein
   Höhe über Grund: 250,00 m
   Höhe über NN: 322,00 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

4. Land: Schleswig-Holstein
   Standort: Puttgarden/Fehmarn
   Geographische Koordinaten: 54°29'48"N 11°12'02"O
   Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
   Höhe über Grund: 108,00 m
   Höhe über NN: 114,30 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 229/76

Fesselballonaufstiege des Deutschen Wetterdienstes am Standort des geplanten Kernkraftwerkes in Neupotz

Frankfurt (Main), den 15. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 22363

Der Deutsche Wetterdienst läßt bis einschließlich 30. 6. 1977 in unregelmäßigen Abständen Fesselballone am Standort des geplanten Kernkraftwerkes Neupotz (Koordinaten 49°06'N 08°20'O) für kleinaerologische Messungen auf.

Die Auflaßhöhe beträgt maximal 450 m über Grund.

Die Aufstiege erfolgen bei Tag und Nacht in allen Wetterbedingungen.

Die Aufstiege werden gemäß § 16 LuftVO durchgeführt.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Überfliegen des o. a. Bezugspunktes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 230/76

Überprüfung von Seenotsignalen bei Lehre/Niedersachsen

Frankfurt (Main), den 4. Juni 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 2232

Auf dem Versuchsgelände der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) bei Lehre/Niedersachsen (52 20 00 N 10 42 00 E) werden Raketen zur Überprüfung von Seenotzeichen zu den nachfolgenden Zeiten aufgelassen:

5. 7. 1976 bis 9. 7. 1976	23. 8. 1976 bis 27. 8. 1976
12. 7. 1976 bis 16. 7. 1976	1. 9. 1976 bis 3. 9. 1976
19. 7. 1976 bis 23. 7. 1976	6. 9. 1976 bis 10. 9. 1976
26. 7. 1976 bis 30. 7. 1976	13. 9. 1976 bis 17. 9. 1976
2. 8. 1976 bis 6. 8. 1976	20. 9. 1976 bis 24. 9. 1976
9. 8. 1976 bis 13. 8. 1976	27. 9. 1976 bis 1. 10. 1976
16. 8. 1976 bis 20. 8. 1976	

Die maximale Auflaßhöhe beträgt 500 m über Grund.

Das Auflassen der Raketen erfolgt nur in Sichtwetterbedingungen (VMC).

Für die Dauer der Aufstiege wird ein Beobachter eingesetzt, der sofort die Einstellung der Überprüfung veranlaßt, wenn sich ein Luftfahrzeug dem Erprobungsraum nähert.

Die Aufstiege erfolgen unter Koordinierung mit der FS-Stelle Hannover. Der für die Überprüfung benutzte Luftraum wird dabei einen Radius von 1 sm um den durch die obigen Koordinaten gebildeten Bezugspunkt nicht überschreiten.

Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, beim Überfliegen des o. g. Gebietes besondere Vorsicht walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 231/76

Veranstaltungen der Freilichtbühne Ötigheim

Frankfurt (Main), den 15. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Während der nachstehend aufgeführten Zeiten finden in der Freilichtbühne bei Ötigheim (48°50'N 08°10'O) Freilichtaufführungen statt:

27. Juni 1976

4., 11., 18., 25. Juli 1976

1., 8., 15., 22., 29. August 1976, jeweils von

13.00 Uhr bis 18.00 Uhr MGZ

Alle Luftfahrzeugführer werden gebeten, den Veranstaltungsort möglichst nicht unter 5000 Fuß über NN zu überfliegen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 232/76

Flugtag auf dem Segelfluggelände Pohlheim

Frankfurt (Main), den 16. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Pohlheim (50°32'N 08°44'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 3. und 4. Juli 1976 jeweils in der Zeit von 1100 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die o. g. Koordinaten durchgeführt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 233/76

Flugtag in Mühldorf

Frankfurt (Main), den 3. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Sonderlandeplatz Mühldorf (48°17'N 12°30'0) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 4. Juli 1976 in der Zeit von 1200 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4500 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Sonderlandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 234/76

Rennveranstaltungen auf dem Nürburgring 1976

Frankfurt (Main), den 18. Mai 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 233

Für das Jahr 1976 ist der nachstehend aufgeführte Veranstaltungsplan auf dem Nürburgring (50°22'N 06°57'O) festgelegt:

10., 11., 17., 18. und 30. Juli 1976

1., 14., 15., 28. und 29. August 1976

11. und 12. September 1976

9. und 10. Oktober 1976

Alle Luftfahrzeugführer werden gebeten, das Überfliegen des obengenannten Gebietes während der angegebenen Zeiten in einer Höhe von weniger als 2000 Fuß GND zu vermeiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 235/76

Flugtag in Höxter-Holzminden

Frankfurt (Main), den 16. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Höxter-Holzminden (51°48'N 09°23'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 11. Juli 1976 in der Zeit von 0800 Uhr MGZ bis SS ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten durchgeführt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 50.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 236/76

Flugtag in Dierdorf-Wienau

Frankfurt (Main), den 16. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Dierdorf-Wienau (50°34'N 07°39'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 11. Juli 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1800 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 90.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 237/76

Segelflugvergleichsfliegen Porta-Westfalica

Frankfurt (Main), den 16. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Das Segelflugvergleichsfliegen Porta-Westfalica findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 15. bis 25. Juli 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Porta-Westfalica (52°13'N 08°52'O).

Die Flüge finden überwiegend in den FIRs Bremen und Düsseldorf statt.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesansalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 238/76

Flugtag in Giebelstadt

Frankfurt (Main), den 15. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Giebelstadt (49°39'N 09°58'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 18. Juli 1976 in der Zeit von 0900 Uhr bis 1600 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um den vorgenannten Flugplatz durchgeführt.

Die maximale Flughöhe beträgt 7500 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 239/76

Flugtag in Bad Kissingen

Frankfurt (Main), den 14. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Bad Kissingen (50°13'N 10°05'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 18. Juli 1976 in der Zeit von 1230 Uhr bis 1735 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Wetterausweichtag ist der 25. Juli 1976.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 6500 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 240/76

Ausscheidungsfliegen im Segelflug des C-Kader 1976

Frankfurt (Main), den 13. April 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Das Ausscheidungsfliegen im Segelflug des C-Kader 1976 findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 24. Juli bis 7. August 1976 statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Verkehrslandeplatz Dinslaken/Schwarze Heide (51°37'N 06°52'O).

Die Flüge führen überwiegend in den west- und mitteldeutschen Luftraum.

Die einzelnen Tagesaufgaben werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in der Umgebung ist während der angegebenen Zeit mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Phillip

I – 241/76

Seenachtfest in Konstanz

Frankfurt (Main), den 14. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Das diesjährige Seenachtfest in Konstanz findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 31. Juli 1976 in der Zeit von 1730 Uhr bis 1900 Uhr MGZ statt. Wetterausweichtag ist der 7. August 1976.

Der Veranstaltungsluftraum wird wie folgt begrenzt:

a) seitlich durch einen Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um die Koordinaten 47°40'N 09°11'O;

b) vertikal durch die FL 80.

Neben Flugvorführungen mit Propeller-, Segel- und Strahlflugzeugen werden auch Fallschirmspringer abgesetzt.

Luftfahrzeugführer, die nicht mit ihren Luftfahrzeugen an den Vorführungen beteiligt sind, werden dringend ersucht, den betroffenen Luftraum in der obengenannten Zeit zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Phillip

I – 242/76

Regelung des Flugbetriebs auf dem Segelfluggelände Königsdorf

München, den 2. Juni 1976
Nr. 315 — 7847a — 1/76

Aufgrund des § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 30. 10. 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. 11. 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Königsdorf (Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen) folgende Regelung getroffen:

1. **Segelflugbetrieb**

1.1 Platzbetrieb

1.1.1 Die Platzrunde für Segelflugzeuge liegt südlich der Start- und Landebahn.

1.1.2 Einflüge in die Platzrunde oder zur Position sind von Süden her durchzuführen. Mit der Landeeinteilung ist ab Position in einer Flughöhe von 660 ft (200 m) über Grund (= 2600 ft/800 m MSL) zu beginnen.

1.1.3 Bei Anflügen zur Landebahn 28 sind auf der östlichen Position Rechtskreise, bei Anflügen zur Landebahn 10 auf der westlichen Position Linkskreise zu fliegen.

1.2 Windenbetrieb

Windenbetrieb und sonstiger Flugbetrieb sind aufeinander abzustimmen. Bei Windenbetrieb sind während des Schleppvorganges und während der Seilrückholung Starts und Landungen mit anderen Luftfahrzeugen untersagt; während des Start- und Landevorganges anderer Luftfahrzeuge wiederum sind Windenstarts und Seilrückholung zu unterlassen. Die Koordinierung obliegt dem Flugleiter, dessen Anweisungen gem. § 22 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO zu befolgen sind.

1.3 Schleppbetrieb

1.3.1 Die beigefügten zeichnerischen Darstellungen der Schlepprouten und Platzrunden sind Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung. Die Höhenangaben haben nur hinweisenden Charakter.

1.3.2 Schleppflüge, die in südliche Richtung führen, dürfen nur in den in dieser Darstellung festgelegten Schleppräumen (Abflugroute West, Abflugroute Ost) durchgeführt werden.

1.3.3 Die Mitnahme weiterer Personen an Bord des Schleppflugzeugs, ausgenommen eine Person, die zum Erwerb der Schleppberechtigung eingewiesen wird, ist bei der Durchführung von Schleppflügen untersagt.

1.4 Beschränkungen

An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen sind untersagt:

1.4.1 Schleppflüge in Richtung Osten von 1300-1500 Uhr und in Startrichtung Osten und Westen ab 1800 Uhr, ausgenommen Schleppflüge, die nach 1800 Uhr der Rückführung von Segelflugzeugen dienen, die ihren Standort nicht in Königsdorf haben und dort am gleichen Tag gelandet sind.

1.4.2 Schleppflüge zum Erwerb der Schleppberechtigung sowohl für den Segelflugzeugführer als auch für den Flugzeugführer.

2. **Motorflugbetrieb**

2.1 Die Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge liegt nördlich der Start- und Landebahn.

2.2 Platzrundenflüge sind an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ganztägig untersagt.

Platzrunden, die aus Flugsicherheitsgründen notwendig sind, bleiben hiervon ausgenommen.

2.3 An Samstagen ab 1300 Uhr, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ganztägig, dürfen mit Flugzeugen ohne Segelflugzeug im Schlepp höchstens 3 Starts und Landungen je Flugzeug durchgeführt werden. An diesen Tagen sind in der Zeit von 1300 Uhr bis 1500 Uhr Starts und Landungen von Flugzeugen ohne Segelflugzeug im Schlepp untersagt.

3. **Ausnahmen**

Der verantwortliche Flugleiter kann Ausnahmen zu Ziffer 1.1.2 und 2.1 zulassen, wenn dadurch der Flugbetrieb nicht gefährdet wird.

4. **Zuwiderhandlungen**

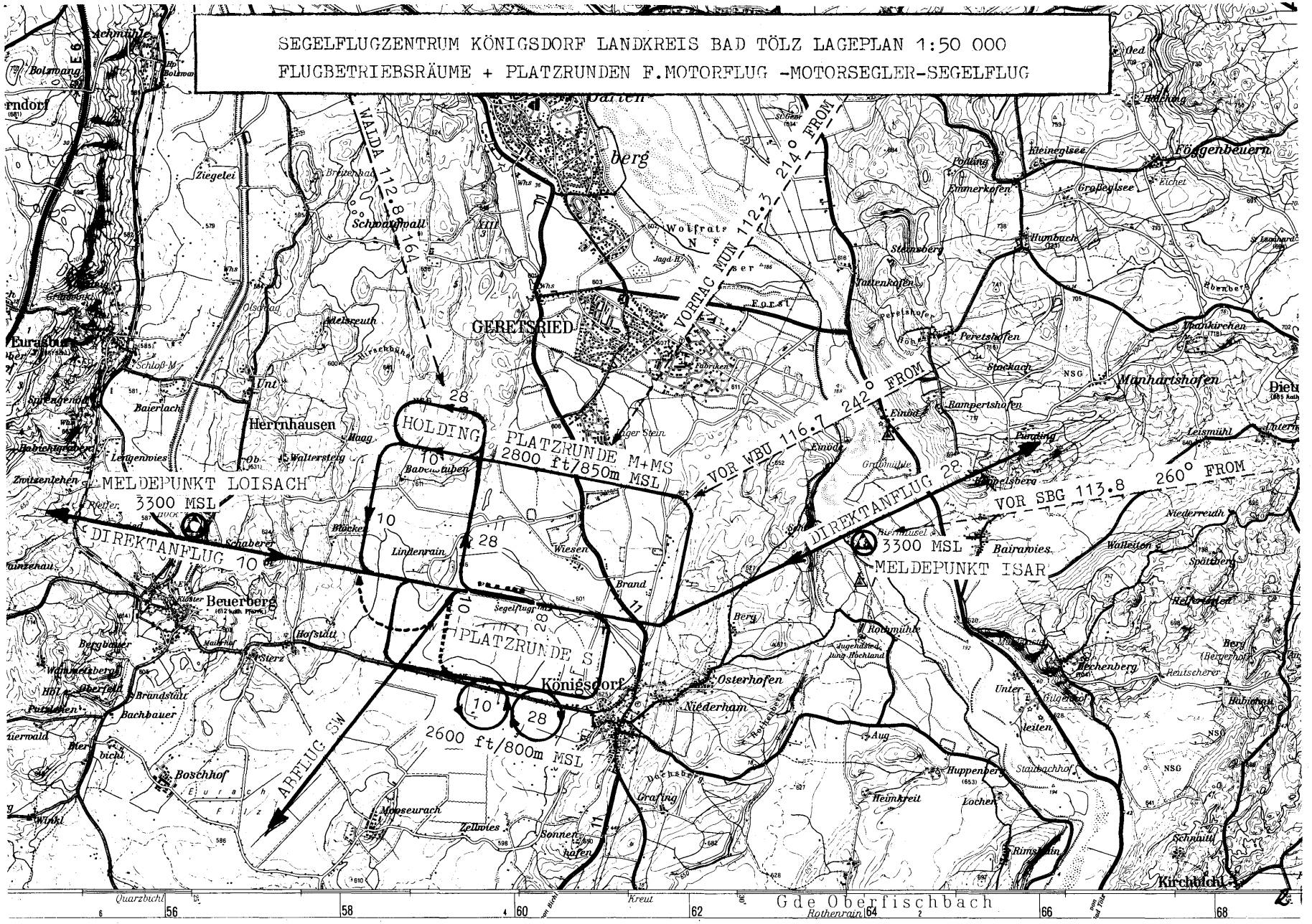
Zuwiderhandlungen gegen diese Flugbetriebsregelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 und 10 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

5. **Inkrafttreten**

Diese Flugbetriebsregelung tritt am Tage ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Gleichzeitig wird die Regelung des Flugbetriebs auf dem Segelfluggelände Königsdorf vom 2. 6. 1975 (NfL I - 228/75) aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
— Luftamt Südbayern —
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht


SEGELFLUGZENTRUM KÖNIGSDORF LANDKREIS BAD TÖLZ LAGEPLAN 1:50 000
FLUGBETRIEBSRÄUME + PLATZRUNDEN F.MOTORFLUG -MOTORSEGLER-SEGELFLUG
WALDA 112.8
164° FROM
VORTAC MUN 112.3
214° FROM
242° FROM
VOR WBU 116.7
VOR SBG 113.8
260° FROM
HOLDING
28
10
PLATZRUNDE M+MS
2800 ft/850m MSL
PLATZRUNDE S
2600 ft/800m MSL
MELDEPUNKT LOISACH
3300 MSL
MELDEPUNKT ISAR
3300 MSL
DIREKTANFLUG 10
DIREKTANFLUG 28
ANFLUG SW
GERETSRIED
Königsdorf
Beuerberg
Herrnhausen
Manhartshofen
Föggenbeuern
Kirchbichl
Gde Oberfischbach

SEGELFLUGZENTRUM KÖNIGSDORF LANDKREIS BAD TÖLZ LAGEPLAN 1:50 000

FLUGZEUGSCHLEPPROUTEN - LÄRMSCHUTZZONEN



NfL I - 243-254/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang Frankfurt (Main), 15. Juli 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 243/76	Bekanntmachung über die Mitnahme von Personen in Schleppflugzeugen	181
I — 244/76	Inbetriebnahme einer ILS-Anlage für die Landebahn 25 am Flughafen Münster-Osnabrück	181
I — 245/76	1. VO zur Änderung der 53. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück)	181
I — 246/76	9. VO zur Änderung der 14. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	183
I — 247/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	183
I — 248/76	Zieleinrichtungen für optische "Nose-In"-Positionen auf dem Flughafen Hannover	184
I — 249/76	Luftübung CLOUDY CHORUS 76-7	184
I — 250/76	Flugtag in Räbke	184
I — 251/76	Militärische Tiefflugübung KLEINE VERBEUGUNG	184
I — 252/76	Tag der Flieger in Heide-Büsum	184
I — 253/76	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Ober-Mörlen	185
I — 254/76	Luftfahrtkarte 1 : 250 000	185

Inhaltsangabe der NfL II - 60/76 vom 15. Juli 1976

II — 60/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 61/76 vom 15. Juli 1976

II — 61/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge — Neuzulassungen und Veränderungen — (1. bis 30. April 1976)

Inhaltsangabe der NfL II - 62-67/76 vom 15. Juli 1976

II — 62/76 Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr zur Eintragung von Musterberechtigungen in Luftfahrerscheine

II — 63/76 Grundsätze für den Einsatz von Hubschraubern im Rettungsdienst

II — 64/76 Zusammenstellung der als Muster zugelassenen VHF-Sende-/Empfangsgeräte mit 25 kHz-Kanalabstand

II — 65/76 Ergänzung der LBA-Bekanntmachung über die zulässigen Betriebszeiten für Flugmotoren und Verstellpropeller

II — 66/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 3 —

II — 67/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Prüfungsnachweise, Befähigungsnachweise —

I – 243/76

Bekanntmachung über die Mitnahme von Personen in Schleppflugzeugen

Bonn-Bad Godesberg, den 10. Juni 1976
— L 7/60.37.20/7020 Sch 76 (B 3) —

Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern sind Arbeitsflüge nach § 54 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO).

Aus Gründen der von Arbeitsflügen ausgehenden besonderen Gefahren hat der Halter des Luftfahrzeugs dafür zu sorgen, daß während des Schleppfluges nur die zum Führen und Bedienen des Luftfahrzeugs erforderliche Mindestbesatzung an Bord ist. Mitnahme von Fluggästen ist mit der Grundregel des § 3 LuftBO nicht vereinbar und daher nicht zulässig. Hingegen ist die Mitnahme eines weiteren Besatzungsmitgliedes — unter Beachtung der im Flughandbuch angegebenen Gewichts- und Schwerpunktgrenzen — in folgenden Fällen vertretbar:

1. Bei Einweisungsflügen zum Erwerb einer Schleppberechtigung nach § 84 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV);

2. wenn dies vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer im Einvernehmen mit dem Halter zur Entlastung des Luftfahrzeugführers als notwendig angesehen wird.

Über die Notwendigkeit einer Entlastung des Luftfahrzeugführers ist nach den örtlichen Gegebenheiten zu entscheiden. Dies kann z. B. für Überführungsflüge und Flüge in Gebieten mit starkem Verkehrsaufkommen zutreffen, wobei durch das zusätzliche Besatzungsmitglied Aufgaben der Luftraumbeobachtung oder der Navigation wahrgenommen werden sollen. Das zusätzliche Besatzungsmitglied muß im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheins für Luftfahrzeugführer sein. Die Rechte und Pflichten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers nach § 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) bleiben unberührt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Huck

I – 244/76

Inbetriebnahme einer ILS-Anlage für die Landebahn 25 am Flughafen Münster-Osnabrück

Frankfurt (Main), den 23. Juni 1976
BFS/Z — I2 — Az.: 5132

Am 12. August 1976 wird auf dem Flughafen Münster-Osnabrück eine neue ILS-Anlage für die Landebahn 25 in Betrieb genommen. Die zuständige Stelle für diese Anlage ist die Flughafen Münster-Osnabrück GmbH.

1. **Betriebsdaten:**

a) Landekurs: (LLZ)
Standort: 52 07 56 N 07 40 06 E
Betriebsart: A 2
Kennung: "IMY"
Frequenz: 110,1 MHz
Betriebszeit: H 24

b) Gleitweg: (GP)
Standort: 52 08 20 N 07 41 35 E
Betriebsart: A 2
Frequenz: 334,4 MHz
Gleitwegwinkel: 3°
Betriebszeit: H 24

c) Voreinflugzeichen: (VEZ/OM)
Standort: 52 09 39 N 07 48 04 E
Kennung: Striche
Betriebsart: A 2
Frequenz: 75 MHz
Betriebszeit: H 24

d) Haupteinflugzeichen: (HEZ/MM)
Standort: 52 08 30 N 07 42 52 E
Kennung: Punkt-Striche
Betriebsart: A 2
Frequenz: 75 MHz
Betriebszeit: H 24

2. **Einschränkungen**

Bei der Benutzung des Landekurssenders sind folgende Einschränkungen zu beachten.

Frontkurs zuverlässig bis 18 NM ± 10°, bis 10 NM ± 40°, Rückkurs nicht benutzbar.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 245/76

Erste Verordnung zur Änderung der Dreiundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück) vom 14. Juni 1976

Frankfurt (Main), den 14. Juni 1976
I 1 I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzblatt I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Dreiundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück) vom 28. Februar 1975 (Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 67/75), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird durch folgende Fassung ersetzt:

"§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zum Platzfunkfeuer Münster durchzuführen.

Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt; △ = Meldepunkt auf Anforderung) abzugeben.

Streckenführungen	Mißweisender Kurs in Grad	Entfernung in Seemeilen	Mindestreiseflughöhen in Fuß ü/NN	Anmerkungen
1 LG				
▲ Hamm NDB				
Leitstrahl 105 von Rekken VOR	014	19	4000	
			2600	
▲ Münster Platzfunkfeuer				
2 LG				
▲ Osnabrück DVOR				
Kurskreuzung	273	11	2600	
△ Iburg (273° OSN DVOR/ILS LLZ IMY)				
3 LG				* Bei Direktanflügen von Osnabrück DVOR kann nach Passieren d. "M" Fächerfunkfeuers auf 1500 Fuß ü/NN gesunken werden.
▲ Osnabrück DVOR				
	265	18	2600*	
▲ Münster Platzfunkfeuer				

(2) Das Warteverfahren über Münster Platzfunkfeuer wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs in Grad	Mindestwartehöhe in Fuß über NN	Kurvenführung	Anmerkung
Münster Platzfunkfeuer	014	2600	links	

(3) Im Umkreis von 25 Seemeilen um das Platzfunkfeuer Münster werden, durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn

von 180° — 270°: 2400 Fuß über NN
von 270° — 360°: 2600 Fuß über NN
von 360° — 180°: 2200 Fuß über NN

(4) Die IFR-Anflugverfahren beginnen über Münster Platzfunkfeuer. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. NDB-Anflug zur Landebahn 25

Abflug von Münster Platzfunkfeuer auf Kurs 055°.

Innerhalb von 8 sm vom Münster Platzfunkfeuer Rechtskurve durchführen und Leitstrahl 265 von Osnabrück DVOR in einer Höhe von 2600 Fuß über NN erfliegen.

Weiterflug auf Leitstrahl 265 in Richtung Münster Platzfunkfeuer und bei Überflug des "M" Fächerfunkfeuers weiteren Sinkflug auf 1500 Fuß über NN durchführen.

Nach Überflug des Münster Platzfunkfeuers Linkskurve auf Kurs 254° und Sinkflug bis zur Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze: 510 Fuß über NN.

Fehlanflugverfahren:

Linkskurve einleiten und sofortiger Steigflug auf 2600 Fuß über NN. Einflug in die Warteschleife über Münster Platzfunkfeuer.

Anmerkung:

Wenn es die Verkehrslage erlaubt, kann eine Freigabe zu einem Direktanflug für Anflüge aus Richtung Osnabrück DVOR erteilt werden.

2. NDB-Anflug zur Landebahn 07

Anflug gem. Nr. 1 mit anschließendem Platzrundenanflug zur Landebahn 07 unter Benutzung der Platzrunde südlich des Verkehrsflughafens Münster-Osnabrück.

3. ILS-Anflug zur Landebahn 25

Abflug von Münster Platzfunkfeuer auf Kurs 044°.

Innerhalb von 8 sm vom Münster Platzfunkfeuer Rechtskurve durchführen und ILS-Landekurs (254°) in einer Höhe von 2600 Fuß über NN erfliegen. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Hindernisfreigrenze:

Flugbetrieb nach Betriebsstufe I: 410 Fuß über NN

Für den Anflug ohne Gleitwegführung: 510 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

4. ILS-Anflug zur Landebahn 07

Anflug gem. Nr. 3 mit anschließendem Platzrundenanflug zur Landebahn 07 unter Benutzung der Platzrunde südlich des Verkehrsflughafens Münster-Osnabrück.

(5) Für Platzrundenanflüge beträgt die Hindernisfreigrenze bei einer Überziehgeschwindigkeit

von gleich oder weniger als 90 Knoten:

580 Fuß über NN

von mehr als 90 Knoten:

800 Fuß über NN

Anmerkung:

Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Anflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Band II (Kartenband), in Kartenform dargestellt."

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird

a) nach der Abflugstrecke "LG 21" als neue Abflugstrecke eingefügt:

"LG 21 S:

Diese Abflugstrecke ist nur von Luftfahrzeugen mit Kurzstarteigenschaften (weniger als 600 m Startlaufstrecke) zu benutzen.

Rechtskurve nach dem Start, Kurs 228° von Platzfunkfeuer Münster erfliegen und Flug über Kurskreuzung Roxel (228°; △) in Richtung Dortmund VORTAC (170°; ▲) fortsetzen."

b) nach der Abflugstrecke "LG 22" als neue Abflugstrecke eingefügt:

"LG 22 S:

Diese Abflugstrecke ist nur von Luftfahrzeugen mit Kurzstarteigenschaften (weniger als 600 m Startlaufstrecke) zu benutzen.

Rechtskurve nach dem Start, Kurs 228° von Platzfunkfeuer Münster erfliegen und Flug über Kurskreuzung Roxel (228°; △) in Richtung Rekken VOR (294°) fortsetzen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. August 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 246/76

Neunte Verordnung zur Änderung der Vierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 3. Juni 1976

Frankfurt (Main), den 3. Juni 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Vierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 14. Mai 1970 (Bundesanzeiger Nr. 95 vom 27. Mai 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 150/70), zuletzt geändert durch die Achte Änderungsverordnung hierzu vom 29. Oktober 1975 (Bundesanzeiger Nr. 225 vom 4. Dezember 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 371/75), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 werden in der Tabelle der Streckenführungen und Meldepunkte in Spalte 6 folgende Anmerkungen eingefügt:

a) bei der Streckenführung "1 DN":
"Erlangen VORTAC ist Freigabegrenze. Bei Ausfall der Funkverbindung ist der Flug von Erlangen VORTAC nach Röthenbach NDB fortzusetzen."

b) bei der Streckenführung "2 DN":
"Allersberg VOR ist Freigabegrenze. Bei Ausfall der Funkverbindung ist der Flug von Allersberg VOR nach Röthenbach NDB fortzusetzen."

c) bei der Streckenführung "3 DN":
"siehe Anmerkung unter "2 DN"."

d) bei der Streckenführung "4 DN":
"Nürnberg VOR ist Freigabegrenze. Bei Ausfall der Funkverbindung ist der Flug von Nürnberg VOR nach Röthenbach NDB fortzusetzen. Luftfahrzeuge auf der Streckenführung KNG-B 1 haben die Linkskurve zum Erfliegen des Leitstrahls 227 (047) von Nürnberg VOR bereits bei Erreichen von 9 DME — DKB (Leitstrahl 241 NUB) einzuleiten."

e) bei der Streckenführung "6 DN":
"siehe Anmerkung unter 1 DN"."

f) bei der Streckenführung "7 DN":
"siehe Anmerkung unter "1 DN"."

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 werden in der Tabelle der Streckenführungen und Meldepunkte in Spalte 6 folgende Anmerkungen eingefügt:

a) bei der Streckenführung "21 DN":
"Erlangen VORTAC ist Freigabegrenze. Bei Ausfall der Funkverbindung ist der Flug von Erlangen VORTAC nach Nürnberg VOR fortzusetzen."

b) bei der Streckenführung "22 DN":
"Allersberg VOR ist Freigabegrenze. Bei Ausfall der Funkverbindung ist der Flug von Allersberg VOR nach Nürnberg VOR fortzusetzen."

c) bei der Streckenführung "23 DN":
"siehe Anmerkung unter "22 DN"."

d) bei der Streckenführung "24 DN":
"Luftfahrzeuge auf der Streckenführung KNG-B 1 haben die Linkskurve zum Erfliegen des Leitstrahls 227 (047) von Nürnberg VOR bereits bei Erreichen von 9 DME-DKB (Leitstrahl 241 NUB) einzuleiten."

e) bei der Streckenführung "26 DN":
"siehe Anmerkung unter "21 DN"."

f) bei der Streckenführung "27 DN":
"siehe Anmerkung unter "21 DN"."

3. In § 2 Abs. 5 Nr. 4 wird die Angabe:
"Hindernisfreigrenze: 1760 Fuß über NN" durch die Angabe: "Hindernisfreigrenze: 1820 Fuß über NN" ersetzt.

4. In § 3 Abs. 2 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "DN 24" die "Höhenbeschränkung" durch folgende Fassung ersetzt:

"Höhenbeschränkung:
Hierbei ist Röthenbach NDB in 3700 Fuß über NN oder darüber zu überfliegen, Leitstrahl 160 von Nürnberg VOR ist in 4000 Fuß über NN oder darüber zu durchfliegen, Dinkelsbühl DVORTAC ist in FL 80 zu überfliegen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. August 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 247/75

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 29. Juni 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233-SH 1

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land: Schleswig-Holstein
Standort: Heide
Geogr. Koordinaten: 54°12'33"N 09°05'55"O
Art des Hindernisses: Antennenträger
Höhe über Grund: 158,00 m
Höhe über NN: 166,95 m
Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 248/76

Optische Zieleinrichtungen für "Nose-In"-Positionen auf dem Flughafen Hannover

Hannover, den 23. Juni 1976
Az.: 44-21.07-

Aufgrund von Beschwerden mehrerer Luftverkehrsgesellschaften hat die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH die Anlage zu NfL I - 241/74 wie folgt geändert:

1. Die Farbgebung des Parallaxenbrettes ist von schwarz mit weißer Schrift in weiß mit schwarzer Schrift geändert.
2. Die Leuchtröhre wird durch einen schwarzen Markierungsstreifen auf weißem Untergrund ersetzt.

Der Niedersächsische Minister für
Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Zeglin

I – 249/76

Luftübung CLOUDY CHORUS 76-7

Frankfurt (Main), den 31. Mai 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Luftübung CLOUDY CHORUS 76 - 7 findet am 28. Juli 1976, Ausweichtag ist der 29. Juli 1976, von 0130 Uhr bis 1530 Uhr MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung CLOUDY CHORUS vom 26. Februar 1976 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 60/76) statt.

Die Übung wird in den folgenden Fluginformations-/Oberen Fluginformationsgebieten durchgeführt:

Amsterdam FIR	Düsseldorf FIR
Brüssel FIR/UIR	Rhein UIR
Hannover UIR	Frankfurt FIR
Bremen FIR	München FIR

FL 310 und darüber werden in der Zeit von 0130 Uhr bis 1530 Uhr MGZ, Höhen bis 2500 Fuß über Grund werden von 0730 Uhr bis 1530 Uhr MGZ benutzt.

Das genaue Datum der Übung wird am 27. Juli 1976 durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 250/76

Flugtag in Räbke

Frankfurt (Main), den 25. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

In der Nähe des Ortes Räbke (52°12'N 10°53'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 31. Juli und 1. August 1976 jeweils von 0900 Uhr MGZ bis SS ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten durchgeführt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 90.

An dem vorgenannten Veranstaltungsort und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flubetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 251/76

Militärische Tiefflugübung KLEINE VERBEUGUNG

Frankfurt (Main), den 29. Juni 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 11

Im Fluginformationsgebiet Bremen werden im Rahmen der militärischen Übung KLEINE VERBEUGUNG Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge in Sichtwetterbedingungen wie folgt durchgeführt:

Gebiet Nordsee

54 21 N 09 04 O — 54 10 N 09 00 O — 53 37 N 06 33 O — entlang der FIR Bremen nach 54 10 N 06 30 O — 54 16 N 07 53 O — 54 26 N 08 21 O — 54 33 N 09 02 O — 54 21 N 09 04 O, sowie innerhalb der Kontrollzone Husum.

Höhen: 500 Fuß bis 1500 Fuß über Grund.

Zeit: Am 03. August 1976 von 0600 Uhr bis 1900 Uhr MGZ.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 252/76

Tag der Flieger in Heide-Büsum

Frankfurt (Main), den 15. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Heide-Büsum (54°09'N 08°54'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 7. und 8. August 1976 von SR bis SS der Tag der Flieger statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Fughöhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Segelflugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 253/76

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Ober-Mörlen

Wiesbaden, den 25. Juni 1976
— III a 3 — Az.: 66 m 06 —

Nachstehend wird die dem Aero-Club Bad Nauheim e. V. am 31. Mai 1976 erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes bekanntgemacht:

1. Bezeichnung:
   Sonderlandeplatz Ober-Mörlen
2. Lage:
   ca. 1,6 km südöstlich des Ortes Ober-Mörlen
3. Bezugspunkt:
   a) Geographische Lage: 50°21'47"N 08°42'42"E
   b) Höhe: 247,5 m über NN
4. Start- und Landebahn:
   Richtung: 050°/230° rw
   Länge: 550 x 25 m
   Belag: Gras
5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen:
   a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
   b) Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg zur Bedienung des Hochwaldkrankenhauses Bad Nauheim
   c) Motorsegler, die mit eigener Kraft starten
   d) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten; zugelassen sind Winden- und Flugzeugschleppstarts.
6. Zweck:
   a) Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Aero-Clubs Bad Nauheim e. V. und seiner Mitglieder
   b) Verkehr und Betrieb mit Flugzeugen der Flugschule Hans-Guido Schmitz.

NfL I - 274/69 wird hiermit aufgehoben.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Berger

I – 254/76

Luftfahrtkarte 1:250 000

Frankfurt (Main), den 25. Juni 1976
Büro NfL — Az.: 1924

Wegen zu geringer Nachfrage sowie zwecks Einsparung von Personal- und Sachausgaben wird das Kartenwerk Luftfahrtkarte 1 : 250 000 mit Wirkung vom 15. Juli 1976 zurückgezogen.

Die bisher erschienenen Blätter:

Kiel	(NN 32- 6)
Bremen	(NN 32- 8)
Hamburg	(NN 32- 9)
Essen	(NM 32- 1)
Köln	(NM 32- 4)
Frankfurt	(NM 32- 5)
Saarbrücken	(NM 32- 7)
Mannheim	(NM 32- 8)
Nürnberg	(NM 32- 9)
Stuttgart	(NM 32-11)
München	(NM 32-12)
Landshut	(NM 33-10)

verlieren mit gleichem Datum ihre Gültigkeit. Der bei der Auslieferungsfirma R. Eisenschmidt GmbH noch vorhandene Lagerbestand kann für Ausbildungszwecke zum Preise von DM 1,— je Blatt bezogen werden.

NfL I - 232/74 und I - 338/74 werden hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

NfL I - 255-269/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang

Frankfurt (Main), 29. Juli 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 255/76	Bekanntmachung einer Regelung für militärische Sichtflüge oberhalb Flugfläche 350	187
I — 256/76	ICAO-Ortskennungen	187
I — 257/76	Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Start- und Landebahnen	187
I — 258/76	Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg	187
I — 259/76	Sperrung der Start- und Landebahn 07/25 auf dem Flughafen Köln-Bonn	187
I — 260/76	Sternflug Aßlar	187
I — 261/76	Flugtag in Ruhpolding	188
I — 262/76	Flugtag in Anspach/Ts.	188
I — 263/76	Flugtag in Vielbrunn	188
I — 264/76	ADAC-Flugplatzrennen auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden	188
I — 265/76	Flugtag in Uslar	188
I — 266/76	Flugtag in Verden-Scharnhorst	189
I — 267/76	Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Tannheim	189
I — 268/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Tannheim	189
I — 269/76	Tag der Offenen Tür in Westerland	190

Inhaltsangabe der NfL II — 68-74/76 vom 29. Juli 1976

II — 68/76 Reduzierte Kanalabstände im Flugnavigationsfunkdienst und im beweglichen Flugfunkdienst

II — 69/76 6. Verordnung zur Änderung der 1. Durchführungsverordnung zur Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge

II — 70/76 Bekanntmachung der Neufassung der 1. Durchführungsverordnung zur Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge

II — 71/76 Richtlinie für die Durchführung von Ambulanzflügen

II — 72/76 1. VO zur Änderung der 2. DVO zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten von Besatzungsmitgliedern in Luftfahrtunternehmen und außerhalb von Luftfahrtunternehmen bei berufsmäßiger Betätigung sowie Dienst- und Ruhezeiten von Flugdienstberatern)

II — 73/76 Sechster Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II — 74/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 5 —

I — 255/76

Bekanntmachung einer Regelung für militärische Sichtflüge oberhalb Flugfläche 350 vom 28. Juni 1976

Bonn, den 28. Juni 1976
L 6/60.61.01-02/6081 Vm/76 II

Aufgrund des § 30 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzblatt I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097) gebe ich nachstehende Ausnahmeregelung bekannt:

Militärische Flüge nach Sichtflugregeln sind oberhalb Flugfläche 350 unter der Voraussetzung zugelassen, daß diese Flüge durch die Flugsicherung oder die Radarführungsdienste der Luftverteidigung radarüberwacht werden.

Diese Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I — 256/76

ICAO-Ortskennungen

Frankfurt (Main), den 12. Juli 1976
BFS/Z — I 5 a 2 — Az.: 18152/7910

Folgende Ortskennung wurde durch die Bundesanstalt für Flugsicherung neu zugeteilt:

EDEU — Giebelstadt (Mil.)

Der Präsident
der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I — 257/76

Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Start- und Landebahnen

Frankfurt (Main), den 6. Juli 1976
BFS/Z — I 3 b 1 — Az.: 32:062

Die mit NfL I — 64/71 unter Nr. 1.3 veröffentlichte Liste von Flughäfen sowie Start- und Landebahnen, auf denen unter den dort aufgeführten Bedingungen die Staffelung zwischen landenden und startenden Luftfahrzeugen herabgesetzt werden darf, wird erweitert durch:

Verkehrslandeplatz Westerland/Sylt
Start- und Landebahn 15/33.

Die Bekanntmachung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I — 258/76

Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Hamburg, den 1. Juli 1976
VT 11/764.530-3/3

Ziffer 5 ff der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel (Luftfahrthandbuch Deutschland, Teil I, AGA-2-6-2 Nr. 26) erhalten folgende neue Fassung:

"5. Der Flugplatzkontrolldienst kann für Luftfahrzeuge bis zu 5,7 t Startgewicht die Genehmigung erteilen, bei Tag und bei VMC unter Beachtung der nachstehend angegebenen Beschränkungen folgende Rollbahnabschnitte für Starts und Landungen zu benutzen:

TWY	TORA	Beschränkungen
K (08/26) zwischen TWY N und TWY Q	850 m	Nach Start in Richtung 26 bei Erreichen von RWY 23 auf Kurs 230° eindrehen
B/C (—/31) zwischen Vorfeld und TWY F	700 m	Nur Starts in Richtung 31; nach Start bei Erreichen von RWY 34 auf Kurs 340° eindrehen
D (16/34) zwischen TWY C und TWY E	1000 m	keine

6. Der Rollkorridor auf dem Vorfeld Süd und TWY R dürfen nicht von Flugzeugen über 5,7 t Startgewicht benutzt werden.

7. Vor Vogelschwärmen auf dem Flughafen wird gewarnt."

Diese Neufassung tritt sofort in Kraft.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft
Dr. Behrendt

I — 259/76

Sperrung der Start- und Landebahn 07/25 auf dem Flughafen Köln-Bonn

Düsseldorf, den 9. Juli 1976
V/A 3 31-21/23 KB

Wegen notwendiger Oberflächenbehandlung von Betonflächen und Umbau der Schwellenbefeuerung 25 ist die Start- und Landebahn 07/25 in der Zeit vom 16. 8. 1976, 0700 MEZ bis 21. 8. 1976, 1800 MEZ für jeden Start- und Landeverkehr gesperrt.

Der die Start- und Landebahn 07/25 kreuzende Verkehr auf den Start- und Landebahnen 14 L/32 R und 14 R/32 L und Rollbahn A wird durch die Baumaßnahme nicht behindert.

Der Minister
für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag
Meyer

I — 260/76

Sternflug Aßlar

Frankfurt (Main), den 28. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Aßlar (50°36'N 08°24'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 8. August 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 70.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I — 261/76

Flugtag in Ruhpolding

Frankfurt (Main), den 2. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Bei Ruhpolding (47°27'N 12°38'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 8. August 1976 in der Zeit von 0900 bis 1830 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um die vorgenannten Koordinaten abgewickelt.

Die maximale Flughöhe beträgt 6000 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Außenlandegelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I — 262/76

Flugtag in Anspach/Ts.

Frankfurt (Main), den 28. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Anspach/Ts. (50°17'N 08°32'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 15. August 1976 in der Zeit von 0800 Uhr bis 2000 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4000 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I — 263/76

Flugtag in Vielbrunn

Frankfurt (Main), den 15. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Vielbrunn (49°43'N 09°05'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 15. August 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4000 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I — 264/76

ADAC-Flugplatzrennen auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden

Wiesbaden, den 8. Juli 1976
III a 3 — 66 m 06

Am 21. und 22. August 1976 findet auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden ein Flugplatzrennen statt.

Der Verkehrslandeplatz ist deshalb während der veröffentlichten Betriebszeiten geschlossen, mit Ausnahme von Starts und Landungen zu vorher vom Flugplatzhalter festgelegten und genehmigten Zeiten (PPR).

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I — 265/76

Flugtag in Uslar

Frankfurt (Main), den 25. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Uslar (51°40'N 09°37'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 22. August 1976 in der Zeit von SR bis SS ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten durchgeführt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 120.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I — 266/76

Flugtag in Verden-Scharnhorst

Frankfurt (Main), den 15. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Verden-Scharnhorst (52°58'N 09°17'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 22. August 1976 in der Zeit von 1000 Uhr bis 1800 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 8000 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I — 267/76

Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Tannheim

Tübingen, den 2. Juli 1976
24-9/8521/1 — Tannheim

Das Regierungspräsidium Tübingen hat Herrn Max Dolderer, 7951 Tannheim, die Genehmigung für die Anlegung und den Betrieb des nachstehenden, näher bezeichneten Verkehrslandeplatzes erteilt und die Aufnahme des Flugbetriebs gestattet. Gemäß § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 LuftVZO werden die nachfolgenden Angaben der Genehmigung bekanntgemacht.

1. Bezeichnung:
Verkehrslandeplatz Tannheim

2. Lage:
ca. 1,5 km nordöstlich von Tannheim im Landkreis Biberach

3. Bezugspunkt
a) geographische Lage: 48°00'42"N 10°06'07"O
b) Höhe: 580 m (1902 ft) über NN

4. Start- und Landebahn:
a) Richtung: 92°/272° rechtweisend
b) Länge: 430 m (zwischen den versetzten Schwellen)
Start 09 = 530 m Landung 09 = 730 m
Start 27 = 730 m Landung 27 = 530 m
c) Breite: 30 m
d) Oberfläche: Gras

5. Zugelassene Luftfahrzeuge:
a) Flugzeuge bis 1500 kg MPW und Do 27
b) Hubschrauber bis 6000 kg MPW
c) Selbststartende Motorsegler
d) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten, im Windenstart- und Flugzeugschleppstartbetrieb

6. Zweck:
Der Verkehrslandeplatz dient dem allgemeinen Verkehr.

Weitere Einzelheiten z. B. Beschränkung der Betriebszeiten sowie Anordnungen für den Flugbetrieb, werden in dem von der BFS herausgegebenen Luftfahrthandbuch Band III bekanntgegeben. Die Regelung des Flugplatzverkehrs gem. § 21 a LuftVO wird in den NfL Teil I veröffentlicht.

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag
Reimann

I — 268/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Tannheim

Tübingen, den 28. Mai 1976
24-10/8522/Tannheim

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz gegen Fluglärm vom 31. 3. 1971 (BGBl. I S. 282) und § 21 a der Luftverkehrsordnung (LuftVO vom 14. 11. 1969) (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Tannheim folgende Regelung getroffen:

I. **Allgemeines**

1. Der Flugbetrieb darf nur nach den Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden.

2. Das Rollfeld ist auf den gekennzeichneten Start-, Lande- und Rollbahnen zu benutzen.

3. Die Betriebszeiten des Verkehrslandeplatzes beschränken sich auf die im Luftfahrt-Handbuch, Band III, veröffentlichten Zeiten.

4. Auf die unmittelbare Nähe der Kontrollzone Memmingen — östlich des Verkehrslandeplatzes — wird besonders hingewiesen. Beim Flugplatzverkehr darf der Illerkanal mit Staubecken nicht überflogen werden.

5. Motorgetriebene Luftfahrzeuge mit einem betriebsklaren Wechselsprechfunk-Sende- und Empfangsgerät haben mindestens aus einer Entfernung von 10 sm vom Verkehrslandeplatz Sprechfunk mit der Flugleitung aufzunehmen. Beim Anflug sind unaufgefordert folgende Angaben über Sprechfunk zu übermitteln:
   a) Einflug in den Queranflugteil sowie
   b) Fehlanflüge.

II. **Motorflugbetrieb**

1. An- und Abflüge zum bzw. vom Verkehrslandeplatz Tannheim haben über den Gegenanflugteil der Platzrunde aus bzw. in nördlicher Richtung zu erfolgen. Ein Direktanflug in Richtung 09 ist nicht gestattet.

2. Abweichend von Ziff. 1 haben Luftfahrzeuge ohne betriebsklares Wechselsprechfunk-Sende- und Empfangsgerät den Verkehrslandeplatz aus südwestlicher Richtung zwischen Tannheim und Bahnhof Tannheim in einer Flughöhe von 2700 Fuß MSL anzufliegen. Die Kontrollzone Memmingen darf hierbei nicht berührt werden. Nach Erkennen der Landebahnrichtung reihen sich diese Luftfahrzeuge in die Platzrunde nach Ziff. II. 3. ein. Auf Lichtsignale ist zu achten.

3. Motorgetriebene Luftfahrzeuge fliegen Platzrunden **nördlich** des Landeplatzes in einer Höhe von 2700 Fuß MSL unter Beachtung des in der Sichtanflugkarte (AIP Band III) eingezeichneten Flugweges.

4. Beim Abbruch eines Landeanflugs in Landerichtung 27 und beim Durchstarten ist die vorgeschriebene Platzrunde auszufliegen. Der Durchstart soll möglichst zur Start- und Landebahn leicht südlich versetzt durchgeführt werden.
5. Wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Schleppwinde in Betrieb ist, dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge weder landen, noch starten, noch vom Vorfeld auf das Rollfeld rollen.
6. Drehflügler benutzen zu Starts und Landungen die Start- und Landebahn. Bei Schwebebewegungen zwischen der Start- und Landebahn und dem besonders gekennzeichneten Abstellplatz auf dem Vorfeld ist auf abgestellte Luftfahrzeuge zu achten.
7. Überflüge der Gemeinden Tannheim, Illerbachen und Egelsee sind zu vermeiden. Dies gilt auch für den Flugzeugschleppbetrieb.

III. **Segelflugbetrieb**

a) **Allgemeines**

1. Segelflugbetrieb darf grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn der militärische Flugplatz Memmingen außer Betrieb ist. Ausnahmen bedürfen einer Zustimmung der Flugverkehrskontrollstelle Memmingen.
2. Die Segelflug-Betriebs-Ordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in der jeweils neuesten Fassung ist einzuhalten.
3. Zwischen der Flugleitung und dem Startleiter für Segelflugbetrieb sowie dem Startwindenfahrer muß während des Segelflugbetriebs eine ständige telefonische oder Sprechfunkverbindung bestehen.
4. Segelflugzeuge haben die innere Platzrunde **nördlich** der Start- und Landebahn 09/27 unter Beachtung des in der Sichtanflugkarte im AIP — Band III eingezeichneten Flugweges durchzuführen.
5. Thermikflüge in der Platzrundenführung nach Ziffer II. 3. sind unterhalb einer Höhe von 2000 Fuß GND nicht gestattet. Von Thermikflügen zurückkehrende Segelflugzeuge reihen sich in die innere Platzrunde nach Ziffer III. a) 4. ein.
6. Nach der Landung müssen Segelgflugzeuge sofort aus dem Bereich der Start- und Landebahn und des Streifens gebracht werden.

b) **Flugzeugschleppstart**

1. Schleppzüge fliegen die nördliche äußere Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge (Ziff. II. 3.).
2. Platzrunden fliegende Segelflugzeuge haben sich nach dem Ausklinken in die Platzrunde für Segelflugzeuge nach Ziffer III. a) 4. einzuordnen.
3. Der Seilabwurf hat nur an der von der Flugleitung bestimmten Stelle zu erfolgen.

c) **Windenschleppstart**

1. Windenschleppstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn das Rollfeld sowie der Luftraum im Windenschleppbereich frei ist, sich kein Luftfahrzeug diesem Bereich nähert und sich nicht im Endteil des Landeanfluges befindet, wenn keine Gefahr besteht, daß das Schleppseil beim Einziehen in den Bereich der Start- und Landebahn und der Rollbahn abgetrieben werden kann, und wenn die Flugleitung die Starterlaubnis erteilt hat.
2. Die Warnblinkleuchte muß vom Anziehen des Schleppseils an bis zu dem Zeitpunkt, an dem das Seil eingezogen ist, leuchten. Bei Betriebsstörungen der Warnblinkleuchte darf kein Windenstart erfolgen.

IV. **Sonstiger Verkehr auf dem Rollfeld und Vorfeld**

Auf dem Rollfeld und dem Vorfeld ist jeder Fahrzeug- und Personenverkehr oder Aufenthalt mit Ausnahme der Fahrzeuge der Flugleitung, die besonders gekennzeichnet sein müssen, untersagt. Ausnahmen können nur persönlich von der Flugleitung eingeholt werden.

Die sich aus der Flugplatzbenutzungsordnung gegenüber dem Flugplatzhalter ergebenden Verpflichtungen bleiben hiervon unberührt.

V. **Flugplatzbenutzungs-Ordnung**

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungs-Ordnung ist einzuhalten.

VI. **Hinweise**

Bei Segelflugbetrieb ist auf landende Segelflugzeuge besonders zu achten.

VII. Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1, § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

VIII. Diese Regelung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft. Gleichzeitig wird die in den NfL 295/67 veröffentlichte Regelung aufgehoben.

Regierungspräsidium
Tübingen
Im Auftrag
Reimann

I — 269/76

Tag der offenen Tür in Westerland

Frankfurt (Main), den 29. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 / b 3 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Westerland findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 15. August 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1500 Uhr MGZ ein Tag der Offenen Tür statt.

Im Zusammenhang mit der Veranstaltung wird die Wirksamkeit der Kontrollzone Westerland am 15. August 1976 um eine Stunde (bis 1500 Uhr MGZ) verlängert.

Für die vorgenannte Zeit bleibt der Verkehrslandeplatz Westerland auf Anforderung der Landesregierung Schleswig-Holstein für nicht an der Veranstaltung teilnehmende Luftfahrzeuge gesperrt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

Druckfehlerberichtigung

Die NfL Nr. I-247/75 vom 15. Juli 1976 muß abgeändert werden in I/247/**76**

NfL I - 270-303/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 12. August 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 270/76	34. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	192
I — 271/76	35. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	192
I — 272/76	Aufhebung der Bekanntmachung über die Festlegung von Flugplatzverkehrszonen	193
I — 273/76	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung	193
I — 274/76	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung	193
I — 275/76	22. VO zur Änderung der 3. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum)	194
I — 276/76	30. VO zur Änderung der 8. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren)	194
I — 277/76	21. VO zur Änderung der 9. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt [Main])	195
I — 278/76	10. VO zur Änderung der 14. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	197
I — 279/76	4. VO zur Änderung der 23. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	197
I — 280/76	19. VO zur Änderung der 35. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken)	198
I — 281/76	Änderung der Bekanntmachung über die Regelung des Sichtflugverkehrs im Raum Düsseldorf	198
I — 282/76	Inbetriebnahme des mit einer TACAN-Anlage kombinierten Doppler-UKW-Drehfunkfeuers (DVORTAC) Roding	198
I — 283/76	Schaltung des SSR-Transponders im Falle eines gegen ein Luftfahrzeug gerichteten widerrechtlichen Eingriffs	199
I — 284/76	Einrichtung einer Gleitwinkelbefeuerung (VASIS) für die Landebahn 09 des Verkehrsflughafens Saarbrücken	199
I — 285/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	199
I — 286/76	Luftübung COLD FIRE 76	199
I — 287/76	Flugtag auf dem Segelfluggelände Bisperode-West	200
I — 288/76	Flugtag auf dem Sonderlandeplatz Bohmte	200
I — 289/76	Fallschirmabsprünge über Hohenlimburg	200
I — 290/76	Flugtag in Mengeringhausen	200
I — 291/76	Flugtag in Kulmbach	201
I — 292/76	Flugtag Münster-Telgte	201
I — 293/76	Flugtag in Oberhinkofen	201
I — 294/76	Fesselballonaufstiege bei Gersthofen	201
I — 295/76	Flugtag in Reinheim/Odw.	201
I — 296/76	Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen EDMA	201
I — 297/76	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Anspach/Taunus	202
I — 298/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Bad Nauheim/Reichelsheim	202
I — 299/76	Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Breitscheid	202
I — 300/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Breitscheid	203

I — 301/76 Bekanntmachung der Änderungsgenehmigung für den Flugplatz Bielefeld/Windelsbleiche 203
I — 302/76 Neubekanntmachung der Genehmigung des Landeplatzes Illertissen 204
I — 303/76 1. VO zur Änderung der 58. DVO zur LuftVO (Anwendung von Sekundärradar im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) 204

Inhaltsangabe der NfL II - 75/76 vom 12. August 1976

II — 75/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 76/76 vom 12. August 1976

II — 76/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge — Neuzulassungen und Veränderungen (1. bis 31. Mai 1976)

Inhaltsangabe der NfL II - 77-78/76 vom 12. August 1976

II — 77/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 6 —

II — 78/76 Ungültigkeitserklärung eines Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät

---

I – 270/76

Vierunddreißigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 22. Juni 1976

Bonn, den 22. Juni 1976
L6/60.05.02/6136 FS/76

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1969 (Bundesanzeiger Nr. 230 vom 11. Dezember 1969; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 283/69 vom 11. Dezember 1969), zuletzt geändert durch die Dreiunddreißigste Änderungsbekanntmachung vom 11. Februar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 38 vom 25. Februar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 70/76) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I, Nr. 1, wird nach der Kontrollzone "Erding" eingefügt:

"Faßberg

(Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Faßberg
52°55'12"N 10°11'06"O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 088°/268° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 178°/358° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm beiderseits dieser Linie;

c) Teile eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung: 765 m (2500 Fuß) über NN."

2. In Abschnitt I Nummer 2. 1 wird nach der Kontrollzone "Erding" die Kontrollzone "Faßberg" eingefügt.

3. In Abschnitt III wird nach dem Nahverkehrsbereich "Eifel" eingefügt:

"Faßberg

Seitliche Begrenzung:

53°06'00"N 09°42'15"O — 53°06'30"N 10°25'00"O —
52°58'00"N 10°25'00"O — 52°58'00"N 10°40'00"O —
52°55'50"N 10°39'45"O — 52°47'30"N 10°35'45"O —
52°46'15"N 09°47'30"O — 52°54'15"N 09°43'45"O —
53°06'00"N 09°42'15"O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245

Untere Begrenzung:
305 m (1000 Fuß) über Grund."

Diese Bekanntmachung tritt am 9. September 1976 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 271/76

Fünfunddreißigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 20. Juli 1976

Bonn, den 20. Juli 1976
L6/60.05.02/6115 Vm/76

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1969 (Bundesanzeiger Nr. 230 vom 11. Dezember 1969; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 283/69 vom 11. Dezember 1969), zuletzt geändert durch die Vierunddreißigste Änderungsbekanntmachung vom 22. Juni 1976 (Bundesanzeiger Nr. 121 vom 2. Juli 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 270/76) wird wie folgt geändert:

In Abschnitt I, Nr. 1, unter Kontrollzone "Düsseldorf", "Seitliche Begrenzung" wird Buchstabe b) durch folgende Fassung ersetzt:

"b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 143°/323° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 8 sm in rechtweisender Richtung 053° und 7 sm in rechtweisender Richtung 233° zu dieser Linie."

Diese Bekanntmachung tritt am 9. September 1976 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Eckhardt

I – 272/76

Aufhebung der Bekanntmachung über die Festlegung von Flugplatzverkehrszonen vom 22. Juni 1976

Bonn, den 22. Juni 1976
L6/60.05.02/6136 FS/76

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Flugplatzverkehrszonen vom 9. Februar 1967; (Nachrichten für Luftfahrer Nr. 38/67), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsbekanntmachung vom 24. April 1972 (Bundesanzeiger Nr. 89 vom 13. Mai 1972; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 149/72) tritt mit Wirkung vom 9. September 1976 außer Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 273/76

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung

Bonn, den 29. Juli 1976
L 6/60.05.04/6191 SS 76

Aufgrund des § 11 Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951) werden in dem Fluginformationsgebiet Frankfurt vorübergehend folgende Gebiete mit Flugbeschränkung festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1. 1 Raum Marburg — Fulda

Gebiet a)
Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 50 57N 08 04 O — 50 55 N 08 35 O — 51 02 N 09 06 O — 50 40 N 09 01 O — 50 40 N 08 15 O — 50 57 N 08 04 O gegebenen seitlichen Begrenzungen und vertikal vom Grund bis zu einer Höhe von 5000 Fuß über NN

Gebiet b)
Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 51 02 N 09 06 O — 51 09 N 09 33 O — 50 47 N 09 43 O — 50 26 N 09 00 O entlang der Grenze des TMA Frankfurt Sektors A nach 50 28 N 08 57 O — 50 40 N 09 01 O — 51 02 N 09 06 O gegebenen seitlichen Begrenzungen und vertikal vom Grund bis Flugfläche 90

Gebiet c)
Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 50 47 N 09 43 O — 50 36 N 09 48 O — 50 15 N 09 11 O — entlang der Grenze des TMA Frankfurt Sektors A nach 50 26 N 09 00 O — 50 47 N 09 43 O gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal vom Grund bis Flugfläche 60

Gebiet d)
Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 50 36 N 09 48 O — 50 13 N 10 03 O — 50 08 N 09 45 O — 49 59 N 09 34 O — 50 15 N 09 11 O — 50 36 N 09 48 O gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal vom Grund bis Flugfläche 80.
Datum und Zeit

Vom 6. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 11. September 1976 1200 Uhr MGZ

1. 2 Raum Kitzingen
Der Luftraum 9 sm um den Flughafenbezugspunkt Kitzingen (49 45 N 10 12 O) und vertikal vom Grund bis 5000 Fuß über NN
Datum und Zeit

Vom 6. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 17. September 1976 2400 Uhr MGZ

1. 3 Korridor im Raume Kitzingen — Hammelburg
Der Luftraum 2.5 sm beiderseits der Strecke zwischen 49 45N 10 12 O (Flugplatz Kitzingen) und 50 10 N 56 O und vertikal vom Grund bis 5000 Fuß über NN

Datum und Zeit

Vom 6. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 12. September 1976 2400 Uhr MGZ

2. Art der Flugbeschränkungen

Flüge nach Sichtflugregeln und Instrumentenflugregeln von nicht an den Übungen COLD FIRE 76 und REFORGER 76 beteiligten Luftfahrzeugen in und durch die unter Nr. 1 bezeichneten Gebiete sind untersagt.

3. Ausnahmeregelung

In begründeten Einzelfällen können Flüge nach Sichtflugregeln der Polizei und des SAR-Dienstes in 2300 Fuß über NN oder darunter in das Übungsgebiet geführt werden.

Die Piloten dieser Luftfahrzeuge werden wegen des starken militärischen Luftverkehrs im Beschränkungsgebiet ersucht, den Luftraum besonders aufmerksam zu beobachten.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordnete Flugbeschränkung unterliegen der Strafnorm des § 62 des Luftverkehrsgesetzes.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Eckhardt

I – 274/76

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung

Bonn, den 29. Juli 1976
L 6/60.05.04/6191 SS 76

Aufgrund des § 11 Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117) geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951) werden in den Fluginformationsgebieten Frankfurt und München vorübergehend die folgenden Gebiete mit Flugbeschränkung festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1. 1 Raum Nürnberg — Ingolstadt

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 49 14 N 09 58 O — 49 20 N 10 30 O — 49 15 N 10 31 O — 49 19 N 11 08 O — 49 19 N 11 28 O — 49 22 N 11 30 O — 49 22 N 11 52 O — 49 03 N 12 20 O — 48 49 N 11 40 O — 48 47 N 11 00 O — 48 42 N 10 30 O — 48 42 N 10 10 O — 48 43 N 10 03 O — 48 57 N 09 50 O entlang der Grenze der Schwäbisch Hall TMA nach 49 11 N 10 01 O — 49 14 N 09 58 O gegebenen seitlichen Begrenzungen und vertikal vom Grund bis Flugfläche 80

Datum und Zeit
Vom 11. September 1976 0001 Uhr MGZ bis 17. September 1976 2400 Uhr MGZ

1. 2 Korridor im Raume Kitzingen — Ansbach
Der Luftraum 2.5 sm beiderseits der Strecke zwischen 49 45 N 10 12 O (Flugplatz Kitzingen) und 49 18 N 10 21 O und vertikal vom Grund bis 5000 Fuß über NN

Datum und Zeit

Vom 10. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 17. September 1976 2400 Uhr MGZ

2. Art der Flugbeschränkungen

Flüge nach den Sicht- und Instrumentenflugregeln von nicht an

der Übung REFORGER 76 beteiligten Luftfahrzeugen in und durch die unter Nr. 1 bezeichneten Gebiete sind untersagt.

3. Ausnahmeregelung

In begründeten Einzelfällen können Flüge nach Sichtflugregeln der Polizei und des SAR-Dienstes in 2300 Fuß über NN oder darunter in das Übungsgebiet geführt werden.

Die Piloten dieser Luftfahrzeuge werden wegen des starken militärischen Luftverkehrs im Beschränkungsgebiet ersucht, den Luftraum besonders aufmerksam zu beobachten.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordnete Flugbeschränkung unterliegen der Strafnorm des § 62 des Luftverkehrsgesetzes.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Eckhardt

I – 275/76

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Dritten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum) vom 22. Juli 1976

Frankfurt (Main), den 22. Juli 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) wird verordnet:

Artikel 1

Die Dritte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 1/70), zuletzt geändert durch die Einundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 17. März 1976 (Bundesanzeiger Nr. 59 vom 25. März 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 89/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Streckenführungen

1. bei der Streckenführung "Blau Fünf" in Spalte 1 die Angabe "Roding NDB" durch die Angabe "Roding DVORTAC" ersetzt;

2. bei der Streckenführung "Grün Eins" in Spalte 1 die Angabe "Roding NDB" durch die Angabe "Roding DVORTAC" ersetzt;

3. bei der Streckenführung "Rot Zehn"

a) in Spalte 1 hinter der Angabe "Rot Zehn 1) 2) 3)" die Hinweisziffer "4)" angefügt;

b) in Spalte 6 als "Anmerkung 4" eingefügt:

"4) Luftfahrzeuge auf der Streckenführung Rot Zehn, die sich Nattenheim VORTAC von Kurskreuzung Luxemburg her nähern, sollen Nattenheim VORTAC in nördlicher Richtung nicht überfliegen."

Artikel 2

Artikel 1 Nummern 1 und 2 treten am 9. September 1976 in Kraft.

Artikel 1 Nummer 3 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 276/76

Dreißigste Verordnung zur Änderung der Achten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 22. Juli 1976

Frankfurt (Main), den 22. Juli 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970); Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 7/70), zuletzt geändert durch die Neunundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 6. April 1976 (Bundesanzeiger Nr. 74 vom 15. April 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 137/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Warteverfahren

1. bei dem Warteverfahren "Gedern VORTAC" in Spalte 3 die Angabe "FL 70" durch die Angabe "5000" ersetzt;

2. bei den Warteverfahren "Spessart NDB" und "Spessart DME-Wartepunkt" jeweils in Spalte 3 die Angabe "FL 70" durch die Angabe "5000" ersetzt;

3. bei dem Warteverfahren "Taunus DVORTAC" in Spalte 2 die Angabe "147" durch die Angabe "230" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 277/76

Einundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Neunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt [Main]) vom 19. Juli 1976

Frankfurt (Main), den 19. Juli 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzblatt I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Neunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt [Main]) vom 23. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 11/70), zuletzt geändert durch die Zwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 29. Oktober 1975 (Bundesanzeiger Nr. 225 vom 4. Dezember 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 369/75), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird (werden) in der Tabelle der Einflugstrecken:

a) bei den Streckenführungen "1DF" und "3DF" in Spalte 4 die Angabe "4000" jeweils durch die Angabe "4500" ersetzt;

b) bei der Streckenführung "4DF" in Spalte 1 der Meldepunkt "Kurskreuzung Fritzlar" mit allen Angaben gestrichen und durch folgende Angaben ersetzt: "Fritzlar NDB".

c) Spalte 5 mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

d) Spalte 6 in Spalte 5 umbenannt.

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird (werden) in der Tabelle der Einflugstrecken:

a) bei den Streckenführungen "21DF" und "23DF" in Spalte 4 die Angabe "4000" jeweils durch die Angabe "4500" ersetzt;

b) bei der Streckenführung "24DF" in Spalte 1 der Meldepunkt "Kurskreuzung Fritzlar mit allen Angaben gestrichen und durch folgende Angaben ersetzt:
"Fritzlar NDB".

c) Spalte 5 mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

d) Spalte 6 in Spalte 5 umbenannt.

3. In § 2 Abs. 3 wird in der Tabelle der Warteverfahren beim Wartepunkt "Taunus DVORTAC" die Angabe "147" durch die Angabe "230" ersetzt.

4. § 2 Abs. 5 Nr. 1 bis 18 werden durch folgende Fassung ersetzt:

"1. **ILS-Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von Metro VOR**
Abflug von Metro VOR auf dem Leitstrahl 172 bis zum Erfliegen des ILS-Landekurses (253°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,7°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen des Leitstrahls 190 von Metro VOR (7 DME FFM) zu beginnen. Hierbei ist Leitstrahl 200 von Metro VOR (5 DME FFM) nicht unter 2340 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1460 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: 558 Fuß über NN.

Für den Anflug ohne Gleitwegführung: 710 Fuß über NN.
Fehlanflugverfahren:

Steigflug auf dem Steuerkurs 253°.

Bei Erreichen des Haupteinflugzeichens (MM-West) Linkskurve einleiten und Steigflug in Richtung Charlie VOR bis auf eine Höhe von 3000 Fuß über NN.

2. **ILS-Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von Charlie VOR**
Abflug von Charlie VOR auf dem Leitstrahl 339 bis zum Erfliegen des ILS-Landekurses (253°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,7°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen des Leitstrahls 324 von Charlie VOR (7 DME FFM) zu beginnen. Hierbei ist Leitstrahl 315 von Charlie VOR (5 DME FFM) nicht unter 2340 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1460 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 1

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

3. **ILS-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von Metro VOR**
Anflug wie unter Nr. 1.

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen des Leitstrahls 190 von Metro VOR (7 DME FFM) zu beginnen. Hierbei ist Leitstrahl 200 von Metro VOR (5 DME FFM) nicht unter 2390 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1510 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: 535 Fuß über NN.

Für den Anflug ohne Gleitwegführung: 719 Fuß über NN.
Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1.

4. **ILS-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von Charlie VOR**
Anflug wie unter Nr. 1

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen des Leitstrahls 324 von Charlie VOR (7 DME FFM) zu beginnen. Hierbei ist Leitstrahl 315 von Charlie VOR (5 DME FFM) nicht unter 2390 Fuß zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1510 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 3.

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1.

5. ILS-Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von Taunus DVORTAC

Abflug von Taunus DVORTAC auf dem Leitstrahl 182, Durchfliegen des Leitstrahls 261 von Frankfurt DVORTAC in einer Höhe von 4000 Fuß über NN. Erfliegen des ILS-Landekurses (073°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,7°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen des Leitstrahls 163 von Taunus DVORTAC (13 DME FFM) zu beginnen. Hierbei ist Leitstrahl 157 von Taunus DVORTAC (11 DME FFM) nicht unter 2450 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1610 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: 527 Fuß über NN.

Für den Anflug ohne Gleitwegführung: 633 Fuß über NN.
Fehlanflugverfahren:

Geradeaus-Steigflug bis zum Erreichen des Platzfunkfeuers "FR", dann Rechtskurve einleiten und weiterer Steigflug in Richtung Nierstein VOR bis auf eine Höhe von 3000 Fuß über NN.

6. ILS-Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von Nierstein VOR

Abflug von Nierstein VOR auf dem Leitstrahl 322, Durchfliegen des Leitstrahls 245 von Frankfurt DVORTAC in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Rechtskurve einleiten und Erfliegen des ILS-Landekurses (073°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,7°) bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze.

Beim Anflug ohne Gleitwegführung ist der Sinkflug auf dem ILS-Landekurs erst beim Durchfliegen des Leitstrahls 338 von Nierstein VOR (13 DME FFM) zu beginnen. Hierbei ist Leitstrahl 347 von Nierstein VOR (11 DME FFM) nicht unter 2450 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1610 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 5

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5

7. ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von Taunus DVORTAC

Abflug von Taunus DVORTAC auf dem Leitstrahl 182, Durchfliegen des Leitstrahls 261 von Frankfurt DVORTAC in einer Höhe von 4000 Fuß über NN. Linkskurve einleiten und Erfliegen des ILS-Rückkurses (073°) in einer Höhe von 4000 Fuß über NN. Beginn des Sinkflugs auf dem ILS-Rückkurs beim Durchfliegen des Leitstrahls 163 von Taunus DVORTAC (13 DME FFM) und weiterer Sinkflug bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze. Hierbei ist Leitstrahl 157 von Taunus DVORTAC (11 DME FFM) nicht unter 2450 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1610 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: 617 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5

8. ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von Nierstein VOR

Abflug von Nierstein VOR auf dem Leitstrahl 322, Durchfliegen des Leitstrahls 245 von Frankfurt DVORTAC in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Rechtskurve einleiten und Erfliegen des ILS-Rückkurses (073°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN.

Beginn des Sinkflugs auf dem ILS-Rückkurs bei Durchfliegen des Leitstrahls 338 von Nierstein VOR (13 DME FFM) und weiterer Sinkflug bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze. Hierbei ist Leitstrahl 347 von Nierstein VOR (11 DME FFM) nicht unter 2450 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1610 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 7

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5

9. NDB-Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von Metro VOR

Abflug von Metro VOR auf dem Leitstrahl 172 und Endanflugkurs 253° in Richtung auf das ungerichtete Platzfunkfeuer "FR" in einer Höhe von 3000 Fuß über NN erfliegen. Beginn des Sinkflugs bei Durchfliegen des Leitstrahls 190 von Metro VOR (7 DME FFM), wobei nach Überfliegen des Platzfunkfeuers "FR" der Endanflug mit Kurs 255° bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze fortzusetzen ist.

Hierbei ist Leitstrahl 200 von Metro VOR (5 DME FFM) nicht unter 2340 Fuß über NN zu durchfliegen und das Platzfunkfeuer "FR" in einer Höhe von 1460 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: 890 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

10. NDB-Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von Charlie VOR

Abflug von Charlie VOR auf dem Leitstrahl 339 und Endanflugkurs 253° in Richtung auf das ungerichtete Platzfunkfeuer "FR" in einer Höhe von 3000 Fuß über NN erfliegen. Beginn des Sinkflugs bei Durchfliegen des Leitstrahls 324 von Charlie VOR (7 DME FFM), wobei nach Überfliegen des Platzfunkfeuers "FR" der Endanflug mit Kurs 255° bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze fortzusetzen ist. Hierbei ist Leitstrahl 315 von Charlie VOR (5 DME FFM) nicht unter 2340 Fuß über NN zu durchfliegen und das Platzfunkfeuer "FR" in einer Höhe von 1460 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 9

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

11. NDB-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von Metro VOR

Anflug wie unter Nr. 9, wobei nach Überfliegen des ungerichteten Platzfunkfeuers "FR" der Endanflug mit Kurs 251° fortzusetzen ist.

Hierbei ist Leitstrahl 200 von Metro VOR (5 DME FFM) nicht unter 2390 Fuß über NN zu durchfliegen und das Platzfunkfeuer "FR" in einer Höhe von 1510 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 9

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

12. NDB-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von Charlie VOR

Anflug wie unter Nr. 10, wobei nach Überfliegen des ungerichteten Platzfunkfeuers "FR" der Endanflug mit Kurs 251° fortzusetzen ist.

Hierbei ist der Leitstrahl 315 von Charlie VOR (5 DME FFM) nicht unter 2390 Fuß über NN zu durchfliegen und das Platzfunkfeuer "FR" in einer Höhe von 1510 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 9

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

13. NDB-Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von Taunus DVORTAC

Abflug von Taunus DVORTAC auf dem Leitstrahl 182, Durchfliegen des Leitstrahls 261 von Frankfurt DVORTAC in einer Höhe von 4000 Fuß über NN. Linkskurve einleiten und Endanflugkurs 073° in Richtung auf das ungerichtete Platzfunkfeuer "FW" in einer Höhe von 3000 Fuß über NN erfliegen. Beginn des Sinkflugs bei Durchfliegen des Leitstrahls 163 von Taunus DVORTAC (13 DME FFM) und weiterer Sinkflug auf dem Endanflugkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze. Hierbei ist Leitstrahl 157 von Taunus DVORTAC (11 DME FFM) nicht unter 2450 Fuß über NN zu durchfliegen und das Platzfunkfeuer "FW" in einer Höhe von 1610 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: 1040 Fuß über NN.

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5.

14. NDB-Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von Nierstein VOR

Abflug von Nierstein VOR auf dem Leitstrahl 322, Durchfliegen des Leitstrahls 245 von Frankfurt DVORTAC in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Rechtskurve einleiten und Endanflugkurs 073° in Richtung auf das ungerichtete Platzfunkfeuer "FW" in einer Höhe von 3000 Fuß über NN erfliegen. Beginn des Sinkflugs bei Durchfliegen des Leitstrahls 338 von Nierstein VOR (13 DME FFM) und weiterer Sinkflug auf dem Endanflugkurs bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze. Hierbei ist Leitstrahl 347 von Nierstein VOR (11 DME FFM) nicht unter 2450 Fuß über NN zu durchfliegen und das Platzfunkfeuer "FW" in einer Höhe von 1610 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 13

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5

15. NDB-Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von Taunus DVORTAC

Anflug wie unter Nr. 13, wobei nach Überfliegen des ungerichteten Platzfunkfeuers "FW" der Endanflug mit Kurs 076° fortzusetzen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 13

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5

16. NDB-Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von Nierstein VOR

Anflug wie unter Nr. 14, wobei nach Überfliegen des ungerichteten Platzfunkfeuers "FW" der Endanflug mit Kurs 076° fortzusetzen ist.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 13

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 5

17. ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von Metro VOR

Abflug von Metro VOR auf dem Leitstrahl 172 und Erfliegen des ILS-Rückkurses (253°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Beginn des Sinkflugs auf dem ILS-Rückkurs bei Durchfliegen des Leitstrahls 190 von Metro VOR (7 DME FFM) und weiterer Sinkflug bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze. Hierbei ist Leitstrahl 200 von Metro VOR (5 DME FFM) nicht unter 2340 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1460 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: 710 Fuß über NN

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1

18. ILS-Rückkurs-Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von Charlie VOR

Abflug von Charlie VOR auf dem Leitstrahl 339 und Erfliegen des ILS-Rückkurses (253°) in einer Höhe von 3000 Fuß über NN. Beginn des Sinkflugs auf dem ILS-Rückkurs bei Durchfliegen des Leitstrahls 324 von Charlie VOR (7 DME FFM) und weiterer Sinkflug bis zum Erreichen der Hindernisfreigrenze. Hierbei ist Leitstrahl 315 von Charlie VOR (5 DME FFM) nicht unter 2340 Fuß über NN zu durchfliegen und das Voreinflugzeichen (OM) in einer Höhe von 1460 Fuß über NN zu überfliegen.

Hindernisfreigrenze: Wie unter Nr. 17

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 1."

5. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecken "DF9/DF19" die Angabe: "998 Millibar" durch die Angabe: "1013 Millibar" ersetzt.

6. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird:

a) bei der Beschreibung der Abflugstrecken "DF23 und "DF24" unter "Mindestreiseflughöhe" die Angabe "16 DME" jeweils durch die Angabe "26 DME" ersetzt;

b) bei der Beschreibung der Abflugstrecken "DF29" und "DF39" die Angabe "998 Millibar" durch die Angabe "1013 Millibar" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. September 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Philipp

I – 278/76

Zehnte Verordnung zur Änderung der Vierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 22. Juli 1976

Frankfurt (Main), den 22. Juli 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 279), wird verordnet:

Artikel 1

Die Vierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 14. Mai 1970 (Bundesanzeiger Nr. 95 vom 27. Mai 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 150/70), zuletzt geändert durch die Neunte Änderungsverordnung hierzu vom 3. Juni 1976 (Bundesanzeiger Nr. 110 vom 15. Juni 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 246/76), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "DN 2" die Angabe "Roding NDB" durch die Angabe "Roding DVORTAC" ersetzt.

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "DN 22" die Angabe "Roding NDB" durch die Angabe "Roding DVORTAC" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. September 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 279/76

Vierte Verordnung zur Änderung der Dreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 20. Juli 1976

Frankfurt (Main), den 20. Juli 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Dreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 3. August 1970 (Bundesanzeiger Nr. 152 vom 20. August 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 261/70), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 2. August 1974 (Bundesanzeiger Nr. 147 vom 10. August 1974; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 271/74), wird wie folgt geändert:

1. Der in § 2 Abs. 1 Nr. 1 genannte Pflichtmeldepunkt wird wie folgt geändert:

"(NOVEMBER-▲)".

2. Der in § 2 Abs. 1 Nr. 2 genannte Pflichtmeldepunkt wird wie folgt geändert:

"(OSCAR-▲)".

3. § 2 Abs. 1 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

"3. Von der Autobahnabfahrt westlich der Stadt Schwabach (SIERRA-▲) auf Kurs über Grund von 355° zu einem Standort westlich querab des Kraftwerkes bei der Ortschaft Stein, von dort über eine weite Rechtskurve zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife;

Maximale Flughöhe: 3000 Fuß über NN.

Die vorgenannte Warteschleife liegt südlich der Landebahn des Flughafens zwischen den Ortschaften Lohe und Ziegelstein;

Ausrichtung: 100°/280°

Kurvenführung: links."

4. § 2 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrolle Nürnberg ist spätestens über den Pflichtmeldepunkten NOVEMBER, OSCAR und SIERRA aufzunehmen."

5. Der in § 3 Abs. 1 Nr. 1 genannte Pflichtmeldepunkt wird wie folgt geändert:

"(OSCAR-▲)".

6. Der in § 3 Abs. 1 Nr. 2 genannte Pflichtmeldepunkt wird wie folgt geändert:

"(NOVEMBER-▲)".

7. Der in § 3 Abs. 1 Nr. 3 genannte Pflichtmeldepunkt wird wie folgt geändert:

"(WHISKEY-▲)".

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 280/76

Neunzehnte Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken) vom 22. Juli 1976

Frankfurt (Main), den 22. Juli 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 4 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzblatt I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Fünfunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken) vom 14. April 1974 (Bundesanzeiger Nr. 80 vom 29. April 1971; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 81/71) zuletzt geändert durch die Achtzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 15. März 1976 (Bundesanzeiger Nr. 59 vom 25. März 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I. Nr. 88/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Streckenführungen

1. bei der Streckenführung "UB 5" in Spalte 1 die Angabe "Roding NDB" durch die Angabe "Roding DVORTAC" ersetzt;
2. bei der Streckenführung "UG 1" in Spalte 1 die Angabe "Roding NDB" durch die Angabe "Roding DVORTAC" ersetzt;
3. bei der Streckenführung „UR 10"

a) in Spalte 1 hinter der Angabe "UR 10" die Hinweisziffer "1)" angefügt;

b) in Spalte 6 als "Anmerkung 1)" eingefügt:

"1) Luftfahrzeuge auf der Streckenführung UR 10, die sich Nattenheim VORTAC von Kurskreuzung Luxemburg her nähern, sollen Nattenheim VORTAC in nördlicher Richtung nicht überfliegen."

Artikel 2

Artikel 1 Nummern 1 und 2 treten am 9. September 1976 in Kraft.

Artikel 1 Nummer 3 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
H i e l s c h e r

I – 281/76

Änderung der Bekanntmachung über die Regelung des Sichtflugverkehrs im Raum Düsseldorf

Frankfurt (Main), den 19. Juli 1976
BFS/Z I 1 — Az.: 2342/32

Die Bekanntmachung über die Regelung des Sichtflugverkehrs im Raum Düsseldorf vom 24. April 1975 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 157/75) wird wie folgt geändert:
Ziff. 1, Buchst. a erhält folgende Fassung:

"Im Umkreis von 10 sm um den Punkt 51°16'54"N 06°46'26"O 1500 Fuß über NN;".

Diese Bekanntmachung tritt am 9. September 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
H i e l s c h e r

I – 282/76

Inbetriebnahme des mit einer TACAN-Anlage kombinierten Doppler-UKW-Drehfunkfeuers (DVORTAC) Roding

Frankfurt (Main), den 5. 7. 1976
BFS/Z — I 2 — Az.: 514 2

Mit Wirkung vom 9. September 1976 00.00 Uhr MGZ, wird das mit einer TACAN-Anlage kombinierte Doppler-UKW-Drehfunkfeuer (DVORTAC) Roding in Betrieb genommen.
Bezeichnung: Roding DVORTAC

Standort: 49 02 29 N 12 31 41 E
Kennung: "RDG"
Frequenz: 114,7 MHz
CH 94
Betriebsart: A 2
Nutzungsbereich: 60 sm/FL 500

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 283/76

Schaltung des SSR-Transponders im Falle eines gegen ein Luftfahrzeug gerichteten widerrechtlichen Eingriffs

Frankfurt (Main), den 19. Juli 1976
I 5 a — Az.: 556

Mit Wirkung vom 9. September 1976 0800 Uhr MGZ soll der verantwortliche Luftfahrzeugführer, dessen Luftfahrzeug im Fluge einem widerrechtlichen Eingriff ausgesetzt ist, versuchen, den Transponder auf Modus A Code 7500 zu schalten, es sei denn, die Umstände rechtfertigen den Gebrauch des Codes 7700.

Modus A Code 3100 soll für derartige Fälle künftig nicht mehr benutzt werden, da dieser Code dann als normaler ACC-Code benutzt und erkannt werden wird.

Die Verschiebung des Einführungsdatums des neuen Notcodes gegenüber dem in der 58. DVO/LuftVO vom 15. April 1976 angegebenen Datum war notwendig geworden, weil die ICAO im Hinblick auf eine gleichzeitige weltweite Einführung den Schwierigkeiten einiger Mitgliedsstaaten mit der rechzeitigen Änderung ihrer Bodeneinrichtungen Rechnung tragen mußte durch Koordinierung eines späteren Einführungsdatums.

Die nationalen Vorschriften werden bis zum Inkrafttreten dieser Regelung entsprechend geändert werden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 284/76

Einrichtung einer Gleitwinkelbefeuerung (VASIS) für die Landebahn 09 des Verkehrsflughafens Saarbrücken

Saarbrücken, den 16. Juli 1976
Az.: D/2 — 214/1 —

Die Befeuerungseinrichtungen des Verkehrsflughafens Saarbrücken wurden durch die Inbetriebnahme einer VASIS mit einem Gleitwinkel von 2,75° für die Landebahn 09 erweitert. Die VASIS ist nicht benutzbar für Großraumflugzeuge.

Saarland
Der Minister für Wirtschaft,
Verkehr und Landwirtschaft
Im Auftrag
J u n g

I – 285/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 20. Juli 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 —

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet worden:

1. Land: Hessen
Standort: Frankfurt (Main)
Geogr. Koordinaten: 50°07'15"N 08°39'24"O
Art des Hindernisses: Hochhaus
Höhe über Grund: 113,00 m
Höhe über NN: 214,54 m

Das Hindernis ist nicht befeuert und mit keiner Tagesmarkierung versehen.

2. Land: Hessen
Standort: Frankfurt (Main)
Geogr. Koordinaten: 50°06'47"N 08°40'24"O
Art des Hindernisses: Hochhaus
Höhe über Grund: 129 m
Höhe über NN: 227 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

3. Land: Niedersachsen
Standort: Groß Giesen
Geogr. Koordinaten: 52°12'40"N 09°52'30"O
Art des Hindernisses: Halde
Höhe über Grund: 160 m
Höhe über NN: 232 m

Das Hindernis ist nicht befeuert und mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 286/76

Luftübung COLD FIRE 76

Frankfurt (Main), den 29. Juli 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 38

I. Nachfolgend gibt die Bundesanstalt für Flugsicherung Einzelheiten über die Durchführung einer Luftübung bekannt:

1. Bezeichnung:
COLD FIRE 76

2. Beschreibung:
Die Übung ist eine Luftübung mittleren Ausmaßes der Alliierten Luftstreitkräfte Mitteleuropa in niedrigen Höhen.

3. Betroffene FIRs:
Amsterdam FIR; Brüssel FIR; Kopenhagen FIR; London FIR; Frankfurt FIR; München FIR; Scottish FIR; Bremen FIR; Düsseldorf FIR; Paris FIR

4. Vertikale Begrenzung:
Höhen bis 2500 Fuß über Grund und Mindesthöhen unter Beachtung der nationalen Tiefflugbestimmungen werden in den folgenden Gebieten benutzt:

56 00 N 02 00 W — 56 00 N 08 00 E — 57 30 N 08 00 E — 57 30 N 11 00 E — 54 36 N 11 00 E — entlang der Flugüberwachungszone — 53 10 N 10 10 E — 53 13 N 10 18 E — 52 56 N 10 34 E — 52 19 N 10 31 E — 51 42 N 10 12 E — 51 46 N 10 03 E — entlang der Flugüberwachungszone — 51 09 N 09 36 E — 50 42 N 09 46 E — 50 14 N 10 04 E — 50 09 N 10 04 E — entlang der Flugüberwachungszone — 48 40 N 13 20 E — 48 25 N 13 00 E — 48 00 N 12 00 E — 48 00 N 07 35 E — deutsch/französische und schweizerisch/französische Grenze — 46 30 N 06 05 E — 46 30 N 04 00 E — 49 00 N 04 00 E — 50 30 N 03 30 E — belgisch/französische Grenze bis zur Küste — 52 00 N 01 28 E — 52 00 N 01 00 W — 54 00 N 01 00 W 55 00 N 02 00 W — 56 00 N 0200 W

Anmerkung:

Die Mindestflughöhen sind:

Bundesrepublik	500 Fuß über Grund
Frankreich	500 Fuß über Grund
Großbritannien	500 Fuß über Grund
Niederlande	1000 Fuß über Grund
Belgien	1000 Fuß über Grund

5. Daten und Zeiten:

Die Übung findet zu folgenden Zeiten statt:

6. September 1976 1200 Uhr — 1845 Uhr MGZ,
7. — 9. September 1976 täglich 0415 Uhr — 1845 Uhr MGZ,
10. September 1976 0415 Uhr — 1200 Uhr MGZ.

6. Verfahren für an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge:

6. 1 An der Übung beteiligte Luftfahrzeuge fliegen nach Sichtflugregeln unter Beachtung der nationalen Flugsicherungs- und Tiefflugbestimmungen, die für die zu überfliegenden Gebiete Gültigkeit haben. In kontrollierten Luftraum und für besondere Zwecke festgelegte Lufträume wird nur aufgrund einer Freigabe der zuständigen Stellen eingeflogen, ausgenommen die TMA Nieuw Milligen. Dichtbesiedelte Gebiete werden gemieden.

6. 2 Identifizierte, nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge werden nicht angesteuert. Falls eine Ansteuerung zur Identifizierung notwendig ist, wird diese nach den Standard-Identifizierungsverfahren durchgeführt, um die Sicherheit des angesteuerten Luftfahrzeuges zu gewährleisten.

7. Verfahren für nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge:
Der Übungsflugbetrieb wird voraussichtlich sehr stark sein, besonders über der Bundesrepublik Deutschland. An der Übung werden einzelne Luftfahrzeuge sowie Formationen von 2, 4 und 8 Luftfahrzeugen teilnehmen, im Interesse der Sicherheit werden deshalb Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen dringend ersucht, den Übungsluftraum zu meiden.

Anmerkung:
Eine NfL mit Einzelheiten der Übungsaktivitäten in der Bundesrepublik wird zusätzlich veröffentlicht werden.

8. Verbindungsstelle:
Headquarters AAFCE
Exercise Plans Division
Ramstein
Tel. (0 63 71) 47-60 16

II. In Verbindung mit der Luftübung COLD FIRE 76 finden mehrere Heeresübungen statt. Einzelheiten werden in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 287/76

Flugtag auf dem Segelfluggelände Bisperode-West

Frankfurt (Main), den 15. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Bisperode-West (52°05'N 09°29'O) findet am 21. August 1976 von 0900 bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt, sofern Sichtwetterbedingungen herrschen.

Die Veranstaltung wird im Umkreis von 5 sm um die vorgenannte Position bis maximal Flugfläche 70 durchgeführt.

An dem betreffenden Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu der angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen.

Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 288/76

Flugtag auf dem Sonderlandeplatz Bohmte

Frankfurt (Main), den 15. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Sonderlandeplatz Bohmte (52°21'N 08°20'O) findet am 23. August 1976 von 1300 bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt, sofern Sichtwetterbedingungen herrschen.

Die Veranstaltung wird im Umkreis von 5 sm um die vorgenannte Position bis maximal Flugfläche 60 durchgeführt.

An dem betreffenden Sonderlandeplatz und in dessen Umgebung ist zu der angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen.

Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 289/76

Fallschirmabsprünge über Hohenlimburg

Frankfurt (Main), den 15. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Am 27. August 1976 in der Zeit von 1500 bis 1600 Uhr MGZ werden über Hohenlimburg (51°20'N 07°34'O) Fallschirmabsprünge durchgeführt, sofern Sichtwetterbedingungen herrschen.

Der Fallschirmsprungbetrieb erfolgt im Umkreis von 2 sm um die vorgenannte Position aus maximal Flugfläche 50.

Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 290/76

Flugtag in Mengeringhausen

Frankfurt (Main), den 25. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Mengeringhausen (51°23'N 08°59'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 28. und 29. August 1976 jeweils von 0900 Uhr MGZ bis SS ein Flugtag statt.

Die Flüge werden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten durchgeführt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 50.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 291/76

Flugtag in Kulmbach

Frankfurt (Main), den 26. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Kulmbach (50°08'N 11°28'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 29. August 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1530 Uhr MGZ eine Luftfahrtveranstaltung statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4500 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 292/76

Flugtag Münster-Telgte

Frankfurt (Main), den 28. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Münster-Telgte (51°56'N 07°46'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 29. August 1976 in der Zeit von 1100 Uhr bis 1800 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 100.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 293/76

Flugtag in Oberhinkofen

Frankfurt (Main), den 26. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Oberhinkofen (48°57'N 12°09'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 29. August 1976 in der Zeit von 1200 Uhr bis 1600 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4500 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 294/76

Fesselballonaufstiege bei Gersthofen

Frankfurt (Main), den 29. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Ab 1. September 1976 finden zu unregelmäßigen Zeiten bei Gersthofen (48°27'N 10°53'O) Fesselballonaufstiege für klein-aerologische Untersuchungen statt.

Die einzelnen Aufstiege werden mittels NOTAM Class I gesondert bekanntgegeben.

Die maximale Höhe beträgt 1700 Fuß über GND.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 295/76

Flugtag in Reinheim/Odw.

Frankfurt (Main), den 28. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Reinheim/Odw. (49°50'N 08°51'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 5. September 1976 in der Zeit von 1330 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4000 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu der angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden, bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 296/76

Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen EDMA

München, den 22. Juli 1976
315 — 7833a — 3 — 20/76

1. Wegen Bauarbeiten an der Start- und Landebahn des Flugplatzes Augsburg-Mühlhausen wird im Zeitraum vom 9. 8. — 1. 10. 1976 die Landebahnschwelle 07 um 391 m nach Osten verlegt. Die Länge der Start- und Landebahn wird dadurch auf 600 m verkürzt. Die Luftaufsichtsstelle Augsburg-Mühlhausen kann davon abweichen und im Einzelfall die Benutzung eines Teils der gesperrten Start- und Landebahn gestatten.

Der Flugplatz ist in diesem Zeitraum **nach vorheriger Genehmigung (PPR),** die von der Luftaufsichtsstelle erteilt wird, benutzbar.

2. In der Zeit vom 6. 9. bis 15. 11. 1976 wird, mit Abstand von 200 m vor der Landebahnschwelle 25, eine Erdgasleitung verlegt. Die Luftfahrzeugführer werden gebeten, diese Baustelle nicht unter 15 m zu überfliegen.

Es wird darauf hingewiesen, daß die anstehenden Baumaßnahmen kurzzeitig weitere Beschränkungen für den Flugbetrieb erforderlich machen können.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht

I – 297/76

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Anspach/Taunus

Wiesbaden, den 19. Juli 1976
III a 3 — Az.: 66 m 06

Die dem Luftsportclub Bad Homburg-Usingen e. V. erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Anspach/Taunus (NfL I - 227/70) wird wie folgt geändert:

Richtung, Länge und Breite der Start- und Landebahn: 060/240 rechtweisend, 450 x 30 m Gras

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I – 298/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Bad Nauheim/Reichelsheim

Wiesbaden, den 12. Juli 1976
III a 3 — Az.: 66 m 06

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Bad Nauheim/Reichelsheim folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

1. 2 Luftfahrzeuge ohne betriebsbereites Sprechfunkgerät dürfen den Landeplatz nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) anfliegen.

1. 3 Nachtflugbetrieb nur nach PPR.

1. 4 Im Umkreis von 2 NM um den Flugplatzbezugspunkt darf keine Ortschaft überflogen werden, es sei denn, der Überflug ist aus flugbetrieblichen Gründen nicht zu vermeiden.

2. Anflüge

2. 1 Mit der Luftaufsicht ist aus einer Entfernung von mindestens 5 NM Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

2. 2 Der Einflug in die Platzrunde hat über den Gegenanflugteil zu erfolgen.

2. 3 Über Sprechfunk ist ohne Aufforderung zu übermitteln: Position, Überflug des Platzes, Einflug in den Gegenanflugteil, Queranflug, Endanflug und gegebenenfalls Fehlanflug.

2. 4 Direktanflüge sind nur dann erlaubt, wenn hierdurch kein anderes in der Platzrunde befindliches Luftfahrzeug behindert wird und die Luftaufsicht dies gestattet hat.

3. Abflüge

3. 1 Richtungsänderungen auf den jeweiligen Kurs sind frühestens im Querabflugteil durchzuführen.

3. 2 Direktabflüge dürfen nur dann erfolgen, wenn hierdurch kein anderes in der Platzrunde befindliches Luftfahrzeug behindert wird und die Luftaufsicht dies gestattet hat.

4. Anmerkungen

4. 1 Die Bestimmungen für das VFR-Beschränkungsgebiet Frankfurt (Main) (AIP I, RAC-3-1-9) sind zu beachten.

5. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

6. Schlußbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft. Die Regelung des Flugbetriebs auf dem Verkehrslandeplatz Bad Nauheim/Reichelsheim vom 14. Oktober 1975 (NfL I - 343/75) wird hiermit aufgehoben.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I – 299/76

Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Breitscheid

Wiesbaden, den 12. Juli 1976
III a 3 — Az.: 66 m 06

Nachstehend wird die der Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger e. V., Breitscheid/Dillkreis erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Breitscheid in der jetzt gültigen Fassung bekanntgemacht:

1. Bezeichnung:
Verkehrslandeplatz Breitscheid

2. Lage:
1 km südwestlich des Ortes Breitscheid/Dillkreis

3. Geographische Lage und Höhe des Landeplatzbezugspunktes über NN:
50°40'43"N 08°10'06"O 553 m

4. Start- und Landebahnen:
Richtung: 073°/253° rw
Länge: 935 x 30 m (benutzbare Bahnlänge 835 m)
Belag: Gras davon 500 x 15 m Asphalt
Richtung: 120°/300° rw
Länge: 600 x 30 m
Belag: Gras

5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen:

a) Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 3500 kg,
b) Drehflügler,
c) Motorsegler, die mit eigener Kraft starten,
d) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten, für die Startart Flugzeug- oder Windenschlepp,
e) Fallschirme (Fallschirmspringer)

6. Zweck:
Landeplatz des allemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz)
NfL I - 230/70 wird hiermit aufgehoben.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I – 300/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Breitscheid

Wiesbaden, den 12. Juli 1976
III a 3 — Az.: 66 m 06

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Breitscheid folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Am Verkehrslandeplatz Breitscheid findet Betrieb mit Motorflugzeugen, Drehflüglern, Motorseglern, Segelflugzeugen (Flugzeug- und Windenschlepp) und Fallschirmabspringern statt.

1.2 Flugbetrieb darf nur nach den Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1.3 Der Flugplatz darf ohne Erlaubnis der Luftaufsichtsstelle nicht unter einer Höhe von 3500 ft MSL (500 m über GND) überflogen werden.

1.4 Ortschaften im Umkreis von 2 NM um den Flugplatzbezugspunkt sowie das Naherholungsgebiet "Heisterberger Weiher" (siehe Sichtanflugkarte) dürfen nicht überflogen werden es sei denn, der Überflug ist aus flugbetrieblichen Gründen nicht zu vermeiden. Auf Fallschirmabspringer am Platz und auf Segelflugbetrieb südlich der Hartbelagbahn ist, insbesondere an den Wochenenden, zu achten.

1.5 Im Westen des Platzes ist auf den Flugverkehr von und zum Flughafen Siegerland in einer Höhe von 3000 ft MSL zu achten.

1.6 Bei Anflügen auf die Bahn 12 darf die Landstraße zwischen Gusternhain und Rabenscheid nicht unter 50 ft Höhe über GND überflogen werden.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Die den Flugplatz anfliegenden Luftfahrzeuge müssen mit einem betriebsklaren Sprechfunkgerät ausgerüstet sein und haben in einer Entfernung von mindestens 5 Seemeilen vom Flugplatz Sprechfunkverbindung mit der Luftaufsichtsstelle Breitscheid aufzunehmen und den Einflug in den zugewiesenen Gegenanflugteil der sich in Betrieb befindlichen Landebahn zu melden. Anflüge richten sich nach den in der Sichtanflugkarte festgelegten Platzrundenführungen.

2.2 Luftfahrzeuge ohne betriebsklares Sprechfunkgerät dürfen den Flugplatz nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) der Luftaufsichtsstelle anfliegen. In diesem Falle hat sich der Luftfahrzeugführer nach Information aus dem Signalfeld in die entsprechende Platzrunde einzuordnen.

2.3 Platzrunden motorgetriebener Luftfahrzeuge sind unter genauer Beachtung der in der Sichtanflugkarte eingezeichneten Platzrundenführungen auszuführen.

Flughöhen in den Platzrunden: 2700 ft MSL.

2.4 Bei Windenstartbetrieb mit Segelflugzeugen dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge nur mit Erlaubnis der Luftaufsichtsstelle starten und nur, wenn auf der Startwinde die gelbe Warnblinkleuchte außer Betrieb ist.

2.5 Auf Rollinformationen der Luftaufsichtsstelle ist zu achten.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Segelflugzeuge benutzen die Gras-Start- und Landebahn 26/08 und die Segelflugplatzrunde südlich der Hartbelagbahn (siehe Sichtanflugkarte).

3.2 Zwischen dem Segelflugzeugstart, der Startwinde und der Luftaufsichtsstelle muß Telefon- oder Sprechfunkverbindung bestehen.

3.3 Windenstarts dürfen nicht erfolgen, wenn sich andere Luftfahrzeuge im Endanflug zur Hartbelag- oder Grasbahn befinden.

4. Motorsegler- und Flugzeugschleppbetrieb

4.1 Motorsegler und Flugzeugschleppzüge können nach Erlaubnis durch die Luftaufsichtsstelle die Hartbelag- oder die Grasbahn benutzen.

4.2 Flugzeugschleppzüge haben ihren Anfangs-Steigflug in der Motorflugplatzrunde auszuführen.

4.3 Schleppmaschinen ordnen sich nach dem Ausklinken zum Seilabwurf oder zur Landung in die Segelflugplatzrunde ein. Die Landung kann je nach Anweisung auf der Gras- oder der Hartbelagbahn erfolgen. Auf andere sich im Landeanflug befindliche Luftfahrzeuge ist zu achten.

4.4 Das Schleppseil darf nur in Landerichtung und nur an dem von der Luftaufsichtsstelle näher bezeichneten Ort abgeworfen werden.

5. Fallschirmabsprungbetrieb

5.1 Die Absetzmaschinen haben ihren Steigflug außerhalb des Flugplatzbereiches nicht über Ortschaften und nicht über dem Naherholungsgebiet "Heisterberger Weiher" auszuführen.

5.2 Das Absetzen der Springer muß der Luftaufsichtsstelle über Funk rechtzeitig bekanntgegeben werden.

6. Betrieb mit Drehflüglern

An- und Abflüge zum Aufsetzpunkt richten sich nach den Punkten Allgemeines (1. Nr. 1.1 bis 1.5) und Motorflugbetrieb (2. Nr. 2.1 bis 2.5). Beim Schweben ist besonders auf abgestellte Luftfahrzeuge zu achten.

7. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

8. Schlußbestimmung

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I – 301/76

Bekanntmachung der Änderungsgenehmigung für den Flugplatz Bielefeld/Windelsbleiche

Münster, den 9. Juli 1976
53.10.11.02/D 3 — 2.3.1

Der Flughafen Bielefeld GmbH, Bielefeld, habe ich die Genehmigung zur Befestigung der vorhandenen Start- und Landebahn des Flugplatzes Bielefeld/Windelsbleiche und zur Durchführung des Flugbetriebs auf der geänderten Anlage ohne Änderung der Zulassungsmerkmale bis zum ~~30. 6. 1981~~ 31. 1. 85 erteilt.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag
Friedrich

I – 302/76

Neubekanntmachung der Genehmigung des Landeplatzes Illertissen

München, den 22. Juli 1976
315 — 7833b — 13 — 3/76

Die dem Luftsportverein Illertissen e. V. erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Landeplatzes Illertissen wird wie folgt bekanntgemacht:

1. Amtliche Bezeichnung:
Sonderlandeplatz Illertissen

2. Lage:
Im Landkreis Neu-Ulm, etwa 2 km nordöstlich der Stadt Illertissen

3. Geogr. Lage und Höhe des Landeplatz-Bezugspunktes:
48°14'10"N 10°08'20"O 512 m (1680 ft) über NN

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge, Drehflügler, Segelflugzeuge und Motorsegler

Richtung: 075/255 rechtweisend
Länge: 540 m
Breite: 30 m

5. Betriebsflächen für Segelflugzeuge
5. 1 Startbahnen: Richtung 08/26; Länge: 50 m; Breite: 20 m

5. 2 Landebahn: Richtung: 075° rechtweisend
Länge: 250 m; Breite: 30 m

5. 3 Seilauslegebahn: Richtung: 08/26;
Länge: 1100 m; Breite: —

6. Benutzungsumfang

6. 1 Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)

6. 2 Hubschrauber bis zu 5000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)

6. 3 Motorsegler, die mit eigener Kraft starten

6. 4 Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten, zugelassen sind

6. 4. 1 Winden- und

6. 4. 2 Flugzeugschleppstart

7. Fallschirme zu Fallschirmabsprüngen

8. Zweck des Landeplatzes

Sonderlandeplatz für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage. Weitere Einzelheiten werden in dem von der Bundesanstalt für Flugsicherung herausgegebenen Luftfahrthandbuch, Band III, bekanntgegeben.

Die Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer 8/59 wird hiermit aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht

I – 303/76

Erste Verordnung zur Änderung der Achtundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) vom 4. August 1976

Frankfurt (Main), den 4. August 1976
BFS/Z I 5a — Az.: 556

Auf Grund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), und des § 4 der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge vom 11. Juni 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 646) wird verordnet:

Artikel 1

Die Achtundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) vom 15. April 1976 (Bundesanzeiger Nr. 84 vom 5. Mai 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 159/76) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 ist die Angabe "Buchstaben a) und b)" zu streichen.

2. § 3 Abs. 5 letzter Satz erhält folgende Fassung:

"Bei Einflug in den Zuständigkeitsbereich einer anderen Flugverkehrskontrollstelle hat der Luftfahrzeugführer die getroffenen Maßnahmen beizubehalten und diese Flugverkehrskontrollstelle entsprechend zu unterrichten."

3. In § 4 Abs. 3 wird das Datum geändert in "9. September 1976, 0900 Uhr MEZ."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

NfL I - 304-330/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 26. August 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 304/76	Bekanntmachung — Änderungen des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)	206
I — 305/76	Bekanntmachung über die Führung und Bedienung von Luftfahrzeugen bei Vorführungsflügen	206
I — 306/76	Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9	207
I — 307/76	15. Änderung der Anlage zu NfL I - 357/73 (Fallschirmabsprünge)	207
I — 308/76	Errichtung und Änderung von Luftfahrthindernissen	207
I — 309/76	Luftübung TEAMWORK 1976	208
I — 310/76	Militärische Übungen in Verbindung mit Luftübung COLD FIRE 76	209
I — 311/76	Militärische Übung SCHWARZER KEILER	210
I — 312/76	Luftübung KNIGHT AVENGER	211
I — 313/76	Vorübergehende Schließung des Verkehrslandeplatzes Landshut-Ellermühle	211
I — 314/76	Flugtag in Linkenheim	211
I — 315/76	Tag der offenen Tür in Bremgarten	211
I — 316/76	Tag der offenen Tür in Neuhausen ob Eck	211
I — 317/76	Flugtag in Weiden	212
I — 318/76	Flugtag Nordhorn-Klausheide	212
I — 319/76	Flugtage Dornsode	212
I — 320/76	Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Höxter-Holzminden	212
I — 321/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Höxter-Holzminden	213
I — 322/76	Flugtag auf dem Sonderlandeplatz Mosenberg	214
I — 323/76	Vorübergehende Schließung des Sonderlandeplatzes Nördlingen	214
I — 324/76	Deutsche Motorflugmeisterschaft 1976 in Speyer	214
I — 325/76	Luftfahrtveranstaltung in Altötting	214
I — 326/76	Flugtag in Damme	214
I — 327/76	Flugtag in Mühldorf	215
I — 328/76	Änderung der Flughafenbenutzungsordnung für den Verkehrsflughafen München	215
I — 329/76	Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Fürstenzell	216
I — 330/76	Einstellung des Flugbetriebs am Segelfluggelände Vahrenwald-Nord	216

Inhaltsangabe der NfL II - 79/76 vom 26. August 1976

II — 79/76 Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 80-84/76 vom 26. August 1976

II — 80/76 Aufhebung von Bekanntmachungen

II — 81/76 Erforderliche Erlaubnis beim Führen von Motorseglern mit ausgebautem oder eingeklapptem Triebwerk

II — 82/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 9 —

II — 83/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Heft 1 (Nachtrag) —

II — 84/76 7. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

I – 304/76

Bekanntmachung Änderungen des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)

Bonn, den 5. August 1976
L 1/02.32.11

Nachfolgend mache ich die beim Luftverkehrsgesetz vor Ergehen des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) eingetretenen Veränderungen nachrichtlich bekannt:

1. **Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch (EGStGB)**

vom 2. März 1974 — Bundesgesetzbl. I S. 469

Artikel 286 enthält Änderungen der Strafvorschriften in den §§ 59, 60 und 62.

2. **Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz — BImschG)**

vom 15. März 1974 — Bundesgesetzbl. I S. 721

Durch § 70 Abs. 6 dieses Gesetzes hat § 11 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes nunmehr folgende Fassung erhalten:

"Die Vorschrift des § 14 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt für Flughäfen entsprechend."

3. **Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter**

vom 6. August 1975 — Bundesgesetzbl. I S. 2121

Danach erhält § 27 Abs. 1 LuftVG eine verkürzte Fassung, und die Ermächtigung in § 32 Abs. 1 Nr. 7 LuftVG wird gestrichen.

Diese Änderungen treten jedoch erst in Kraft, sobald eine Rechtsverordnung über die Beförderung gefährlicher Güter in Luftfahrzeugen auf Grund des Gesetzes vom 6. August 1975 in Kraft getreten ist.

Im Auftrag
Der Bundesminister für Verkehr
Dr. Faull

Artikel 286
Luftverkehrsgesetz

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 282), wird wie folgt geändert:

1. In § 59 Abs. 1 werden hinter dem Wort "Jahren" die Worte "oder mit Geldstrafe" eingefügt.

2. § 60 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden das Wort "vorsätzlich" gestrichen und die Worte "und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen" durch die Worte "oder mit Geldstrafe" ersetzt;

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft."

3. § 62 erhält folgende Fassung:

"§ 62

(1) Wer als Führer eines Luftfahrzeuges den Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen zuwiderhandelt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft."

I – 305/76

Bekanntmachung über die Führung und Bedienung von Luftfahrzeugen bei Vorführungsflügen

Bonn-Bad Godesberg, den 26. Juli 1976
L 7/60.01.34/7081 Vm 76 (C 2)

Durch die Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 17. 1. 1976 (BGBl. I S. 53) ist u. a. die Vorschrift des § 4 Abs. 2 der früheren LuftPersPO, wonach die Erlaubnis für Privatflugzeugführer nur zu einer Tätigkeit auf Flugzeugen bis 5700 kg Höchstgewicht berechtigt, außer Kraft getreten.

Nachstehend gebe ich bekannt, unter welchen Voraussetzungen nach Fortfall dieser Beschränkung bei Vorführungsflügen Luftfahrzeugführer, die das vorgeführte Luftfahrzeugmuster fliegerisch kennenlernen möchten, tätig werden dürfen.

Ein Vorführungsflug, bei dem ein Luftfahrzeugführer ohne Musterberechtigung für das betreffende Luftfahrzeugmuster tätig werden will, ist rechtlich als Einweisungsflug nach § 67 LuftPersV einzuordnen.

Danach müssen folgende Voraussetzungen gegeben sein:

1. Die Verkehrszulassung des Luftfahrzeugs — ggf. die vorläufige Verkehrszulassung nach § 12 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung — darf keine Einschränkung hinsichtlich der Durchführung von Vorführungs- und Ausbildungsflügen enthalten.

2. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer muß Inhaber einer für das Luftfahrzeugmuster uneingeschränkt gültigen Lehr- oder Einweisungsberechtigung sein.

3. Der "einzuweisende" Luftfahrzeugführer muß

3. 1 mindestens Inhaber einer deutschen oder einer von einem ICAO-Mitgliedsstaat ausgestellten ausländischen Erlaubnis für Privatluftfahrzeugführer sein,

3. 2 bei mehrmotorigen Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen mit Strahlantrieb eine Gesamtflugerfahrung von 100 Stunden auf Luftfahrzeugen der gleichen Art,

3. 3 bei Luftfahrzeugen der Lufttüchtigkeitsgruppe Verkehrsluftfahrzeuge eine Gesamtflugerfahrung von 900 Stunden auf Luftfahrzeugen der gleichen Art sowie bei Flugzeugen die Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge,

3. 4 bei Flugzeugen mit einem Höchstgewicht von mehr als 200 000 kg eine Gesamtflugzeit von mindestens 1500 St. als verantwortlicher oder zweiter Flugzeugführer auf Flugzeugen mit einem Höchstgewicht von mehr als 20 000 kg besitzen.

Bei Flügen ins oder im Ausland sind die dort geltenden Vorschriften maßgebend, die u. U. verlangen, daß für die Führung der in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Luftfahrzeuge die ausländische Erlaubnis des "einzuweisenden" Luftfahrzeugführers von der Bundesrepublik Deutschland anerkannt worden ist.

4. Ist für den Betrieb des Luftfahrzeugs eine Mindestbesatzung von zwei Luftfahrzeugführern vorgeschrieben, gilt der "einzuweisende" Luftfahrzeugführer nicht als zweiter Luftfahrzeugführer. Der zweite Luftfahrzeugführer hat sich zur jederzeitigen Übernahme seiner Funktionen an Bord bereitzuhalten.

5. Sind außer dem "einzuweisenden" Luftfahrzeugführer weitere, nicht zur Besatzung gehörende Personen an Bord, darf das Verhalten des Luftfahrzeugs bei ungewöhnlichen Flugzuständen nur von der vorgeschriebenen Mindestbesatzung mit der entsprechenden Musterberechtigung vorgeführt werden.

Im übrigen dürfen bei Vorführungsflügen außer der Besatzung nur Personen mitfliegen, die ein unmittelbares Interesse an der Vorführung haben.

Diese Bekanntmachung ersetzt die Bekanntmachung vom 26. April 1973 — L 7 / 60.37.20 / 7057 L 73 (B 1) — (NfL I - 130/73).

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Huck

I – 306/76

Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 vom 16. Juli 1976

Bonn, den 16. Juli 1976
L 6/60.05.04/6004 D/76

Aufgrund Nummer 39.3. Buchstabe d) der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung vom 4. Juli 1968 (Bundesanzeiger Nr. 125 vom 10. Juli 1968, Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 193/68), zuletzt geändert durch die fünfundzwanzigste Änderungsbekanntmachung vom 3. Mai 1976 (Bundesanzeiger Nr. 92 vom 15. Mai 1976, Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 177/76), gebe ich folgende Ausnahmeregelung für Flüge nach Sichtflugregeln bekannt:

1. Art der Ausnahme

Innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 sind unkontrollierte Flüge nach Sichtflugregeln mit Fluggeschwindigkeiten kleiner als 250 Knoten (IAS) in dem unter 2. beschriebenen Luftraum zugelassen.

2. Räumliche Ausdehnung

Im Luftraum der Fluginformationsgebiete München und Frankfurt zwischen Flugfläche 100 und Flugfläche 200, beide Flugflächen eingeschlossen, südlich einer Linie 47°57'30"N 12°54'00"O — 47°43'00"N 11°10'00"O — 47°43'00"N 10°29'00"O — 47°48'00"N 09°33'00"O — 47°53'00"N 08°51'00"O — 47°52'30"N 08°22'00"O — 47°45'00"N 07°46'00"O — 47°45'00"N 07°33'00"O.

Diese Bekanntmachung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Paul

I – 307/76

Fünfzehnte Änderung der Anlage zu NfL I - 357/73 (Fallschirmabsprünge)

Frankfurt (Main), den 2. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 234

Die Liste der Orte, an denen Fallschirmabsprünge besonders häufig oder regelmäßig durchgeführt werden (Anlage zu Nachrichten für Luftfahrer Teil I Nr. 357/73 vom 6. Dezember 1973) wird wie folgt geändert:

1. **Ergänzung:**

nach Altenstadt ist einzufügen:

Augsburg-Mühlhausen	Bayern
48°25'34"N 10°55'59"O	2 sm
4500	
Sat, Sun, HOL 0800-SS	
München	

2. **Änderung:**

Haßfurt	Bayern
50°01'00"N 10°32'00"O	2 sm
4500	
Sat, Sun, HOL, SR-SS	
Frankfurt	

3. **Streichung:**

Höxter-Räuschenberg	Nordrhein-Westfalen
51°48'00"N 09°23'00"O	2 sm
FL 70	
Sat, Sun, HOL Bremen	
1000-SS	

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Hielscher

I – 308/76

Errichtung und Änderung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 4. August 1976
BFS/Z I 1 c 1 — Az.: 233-He 52

1. Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land: Hessen

Standort: Hummelskopf bei Fulda

Geogr. Koordinaten: 50°36'18"N 09°40'46"O

Art des Hindernisses: Antennenträger

Höhe über Grund: 133 m

Höhe über NN: 546 m

Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

2. **Änderungen**

Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Fernmeldeturm Biebertal 1 auf dem Dünsberg in Hessen, veröffentlicht in NfL I - 311/75, haben sich wie folgt geändert:

Höhe über Grund: 108,90 m

Höhe über NN: 598,15 m

Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Fernmeldeturm Schotten 1 auf dem Hoherodskopf in Hessen, veröffentlicht in NfL I - 311/75, haben sich wie folgt geändert:

Höhe über Grund: 140,40 m

Höhe über NN: 893,80 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung

Voß

I – 309/76

Luftübung TEAMWORK 1976

Frankfurt (Main), den 22. Juli 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 38

Nachfolgend gibt die Bundesanstalt für Flugsicherung Einzelheiten über die Durchführung einer NATO-Luftübung bekannt:

1. Bezeichnung: Luftübung TEAMWORK 76

2. Beschreibung:

Die Übung ist eine NATO-Luftübung größeren Umfanges, die zwischen dem 10. September 1976 1200 Uhr MGZ und dem 23. September 1976 1200 Uhr MGZ im folgenden Gebiet stattfinden wird:

Betroffene FIRs, UIRs, OCAs, UTAs:

Bodo FIR/OFIR
Trondheim FIR
Stavanger FIR
Kopenhagen FIR
Reykjavik FIR/OCA
Malmö FIR/UIR
Amsterdam FIR/UIR
Warschau FIR
Berlin-Schönefeld FIR
Brüssel FIR
London FIR/UIR
Brest/France FIR/UIR
Scottish FIR/UIR
Oslo FIR
Shanwick FIR/OCA
Bremen FIR
Düsseldorf FIR
Hannover UIR
Shannon FIR/UIR

3. Übungsgebiet

3. 1 45 00 N 25 00 W — 45 00 N 08 00 W — 46 30 N 08 00 W — 46 30 N 06 00 W — 47 30 N 06 00 W — 48 28 N 05 08 W — 49 00 N 05 00 W — 49 00 N 02 00 W — 49 50 N 02 00 W — 50 06 N 00 00 E/W — nach Norden entlang der Grenze der FIR London/Paris nach 51 07 N 02 00 O — ostwärts entlang der Grenze der FIR Brüssel/Paris nach 49 28 N 06 22 O — nordwärts entlang der Grenze der Brüssel/Frankfurt FIR nach 50 20 N 06 25 O — nordwärts entlang der Grenze der Düsseldorf/Bremen/Frankfurt FIR nach 51 20 N 09 40 O — nordwärts entlang der ADIZ nach 54 20 N 10 38 O — 54 30 N 11 30 O — 54 13 N 11 11 O — 54 20 N 11 35 O — 54 21 N 11 58 O — 54 37 N 12 20 O — 54 45 N 12 59 O — 54 51 N 13 13 O — 54 52 N 13 55 O — 54 20 N 14 30 O — 54 27 N 15 30 O — 56 00 N 15 30 O — westwärts entlang einer Linie mit 4 sm Abstand von der schwedischen Küste nach 55 20 N 12 38 O — dann entlang der schwedisch/dänischen Grenze nach 56 30 N 12 09 O — 56 40 N 12 34 O — nordwärts entlang einer Linie mit 4 sm Abstand von der schwedischen Küste nach 59 00 N 10 50 O — westwärts entlang einer Linie mit 4 sm Abstand von der norwegischen Küste nach 59 00 N 05 00 O — 61 00 N 04 00 O — 62 00 N 04 30 O — 62 00 N 12 10 O — nordwärts entlang der norwegisch/schwedischen und norwegisch/finnischen Grenze nach 68 50 N 24 00 O — 70 00 N 24 00 O — 72 00 N 26 00 O — 72 00 N 13 00 W — 63 00 N 13 00 W — 61 00 N 25 00 W — 45 00 N 25 00 W.

3. 2 Zum Zwecke der Erstellung dieser Veröffentlichung wurde das Übungsgebiet in folgende Teilgebiete zerlegt:

3. 2. 1 Gebiet 1

Betroffene FIRs, UIRs, OCAs, UTAs
Brest/France, Shanwick, London

3. 2. 1. 1
45 00 N 25 00 W — 45 00 N 08 00 W — 46 30 N 08 00 W — 46 30 N 06 00 W — 47 30 N 06 00 W — 48 28 N 05 08 W — 49 00 N 05 00 W — 49 00 N 02 00 W — 49 50 N 02 00 W — 50 06 N 00 00 O/W — 52 30 N 05 30 W — 51 00 N 08 00 W — 51 00 N 25 00 W — 45 00 N 25 00 W

3. 2. 1. 2 Daten und Zeiten
Vom 15. September 1976 0001 Uhr MGZ bis 23. September 1976 1200 Uhr MGZ

3. 2. 1. 3 Betroffene Höhen
Seehöhe bis Flugfläche 290 einschließlich und Flugfläche 390 bis 450

3. 2. 2 Gebiet 2

Betroffene FIRs, UIRs, OCAs, UTAs
Shanwick, Reykjavik, Scottish, Shannon

3. 2. 2. 1
51 00 N 25 00 W — 51 00 N 08 00 W — entlang der Grenze der FIR Shannon/London nach 52 30 N 05 30 W — 55 00 N 05 30 W — 63 00 N 13 00 W — 61 00 N 25 00 W — 51 00 N 25 00 W.

3. 2. 2. 2 Daten und Zeiten
Vom 12. September 1976 0001 Uhr MGZ bis 15. September 1976 2359 Uhr MGZ

3. 2. 2. 3 Betroffene Höhen
Seehöhe bis Flugfläche 290 einschließlich sowie Flugfläche 390 und darüber.

3. 2. 3 Gebiet 3

Betroffene FIRs, UIRs, OCAs, UTAs
Reykjavik, Scottish, Stavanger, Kopenhagen, Bremen, Düsseldorf, Hannover, Brüssel, Amsterdam, London

3. 2. 3. 1
52 30 N 05 30 W — 50 06 N 00 00 O/W — nordwärts entlang der Grenze der London/Paris FIR nach 51 07 N 02 00 O — ostwärts entlang der Grenze der Brüssel/Paris FIR nach 49 28 N 06 22 O — nordwärts entlang der Grenze der Brüssel/Frankfurt FIR nach 50 20 N 06 25 O — nordwärts entlang der Grenze der Düsseldorf/Bremen/Frankfurt FIR nach 51 20 N 09 40 O — nordwärts entlang der ADIZ nach 54 20 N 10 38 O — 54 00 N 08 40 O — 57 00 N 07 30 O — 57 00 N 06 00 O — 58 00 N 06 00 O — 59 00 N 05 00 O — 63 00 N 13 00 W — 55 00 N 05 30 W — 52 30 N 05 30 W

3. 2. 3. 2 Daten und Zeiten
Vom 10. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 23. September 1976 1200 Uhr MGZ

3. 2. 3. 3 Betroffene Höhen

a) nördlich 55 00 N:
Seehöhe bis Flugfläche 260 einschließlich sowie Flugfläche 340 und darüber

b) südlich 55 00 N:
ausgenommen die in c) beschriebenen Einschränkungen, Seehöhe bis Flugfläche 240 einschließlich sowie Flugfläche 340 und darüber

c) innerhalb der nationalen Lufträume Belgiens, der Bundesrepublik und der Niederlande finden die Flüge lediglich bis zu einer Höhe von 2500 Fuß über Grund statt; für alle Flüge in größeren Höhen werden Flugpläne abgegeben.

3. 2. 4 Gebiet 4

Betroffene FIRs, UIRs, OCAs, OFIRs
Reykjavik, Bodo, Stavanger, Trondheim

3. 2. 4. 1
59 00 N 05 00 O — 61 00 N 04 00 O — 62 00 N 04 30 O — 62 00 N 12 10 O — nordwärts entlang der norwegisch/schwedischen und norwegisch/finnischen Grenze nach 68 50 N 24 00 O — 70 00 N 24 00 O — 72 00 N 26 00 O — 72 00 N 13 00 W — 63 00 N 13 00 W — 59 00 N 05 00 O

3. 2. 4. 2 Daten und Zeiten
Vom 15. September 1976 0900 Uhr MGZ bis 23. September 1976 1200 Uhr MGZ

3. 2. 4. 3 Betroffene Höhen
Seehöhe bis Flugfläche 450 einschließlich

3. 2. 5 Gebiet 5

Betroffene FIRs, UIRs, OCAs, UTAs
Bremen, Hannover, Kopenhagen, Malmö, Oslo, Warschau, Berlin-Schönefeld

3. 2. 5. 1
54 00 N 08 40 O — 57 00 N 07 30 O — 57 00 N 06 00 O — 58 00 N 06 00 O — 59 00 N 05 00 O — südwärts entlang einer Linie mit 4 sm Abstand von der norwegischen Küste nach 59 00 N 10 50 O — südwärts entlang einer Linie mit 4 sm Abstand von der schwedischen Küste nach 56 40 N 12 34 O — 56 30 N 12 10 O — entlang der schwedisch/dänischen Grenze nach 55 20 N 12 38 O — ostwärts entlang einer Linie mit 4 sm

Abstand von der schwedischen Küste nach 56 00 N 15 30 O — 54 27 N 15 30 O — 54 20 N 14 30 O — 54 52 N 13 55 O — 54 51 N 13 13 O — 54 45 N 12 59 O — 54 37 N 12 20 O — 54 21 N 11 58 O — 54 30 N 11 30 O — 54 20 N 11 35 O — 54 13 N 11 11 O — 54 20 N 10 40 O — 54 00 N 08 40 O

3. 2. 5. 2 Daten und Zeiten

Vom 10. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 18. September 1976 2359 Uhr MGZ

3. 2. 5. 3 Betroffene Höhen

Seehöhe bis 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 250 und darüber, es sei denn, andere Daten wären in ergänzenden nationalen NOTAMs veröffentlicht.

Für alle Flüge im oberen Luftraum der Bundesrepublik Deutschland werden Flugpläne eingereicht.

4. Verfahren

Die folgenden Verfahren gelten für alle Übungsgebiete:

4. 1 Verfahren für an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge

4. 1. 1 Alle Übungsluftfahrzeuge werden, wenn sie sich in nationalen Lufträumen bewegen, die nationalen Luftverkehrsregeln und Kontrollverfahren einhalten, es sei denn, es wären Ausnahmen in ergänzenden nationalen NOTAMs genehmigt und veröffentlicht. Tiefflüge finden nur unter Sichtwetterbedingungen statt; dichtbesiedelte Gebiete werden gemieden.

4. 1. 2 Über internationalen Gewässern werden Flüge nach folgenden Kriterien durchgeführt:

a) in Übereinstimmung mit ICAO-Verfahren oder
b) nach Sichtflugregeln, ausgenommen die North Atlantic Control Area, für welche Luftraumreservierungen abgesprochen werden oder
c) unter positiver Kontrolle und Funkverbindung einer Radarstation, die sich an der Küste, an Bord eines Schiffes oder Luftfahrzeuges befinden kann und die in der Lage ist, Staffelung zwischen Übungsluftfahrzeugen und anderen erkannten Radarzielen zu erstellen oder
d) unter Benutzung von bordeigenem Radar zur Sicherstellung von Staffelung zwischen dem eigenen und anderen Luftfahrzeugen oder
e) unterhalb jeglichen kontrollierten Luftraums.

4. 1. 3 Während der Übung werden Feuerwerkskörper gezündet und Übungsbomben geworfen.

4. 1. 4 Identifizierte, nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge, werden nicht angesteuert. Sollte eine Ansteuerung aus Identifizierungsgründen nötig sein, wird sie nach den Standardverfahren durchgeführt.

4. 2 Verfahren für nicht an der Übung beteiligte Luftfahrzeuge

Der Luftverkehr innerhalb des Übungsgebietes wird unterschiedlich stark sein. Es ist aber mit zeitweiligen Zusammenballungen von Luftfahrzeugen zu rechnen, die häufig in kleinen Formationen fliegen.

Veröffentlichte Flugverkehrsstrecken, die außerhalb reservierter und durch nationale NOTAMs veröffentlichter Lufträume liegen, können von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen benutzt werden.

5. Verbindungsstelle:

COMMAIRCHAN
Eastbury Park
Northwood, Middlesex
United Kingdom

Tel.: Northwood 26161
App. 7231

Flt.Lt.P. Crispin

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

H i e l s c h e r

I – 310/76

Militärische Übungen in Verbindung mit Luftübung COLD FIRE 76

Frankfurt (Main), den 10. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 38

1. In Verbindung mit der Luftübung COLD FIRE 76 (NfL I - 286/76 vom 29. 7. 76) finden im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland mehrere Manöver statt, in deren Verlauf mit starkem Verkehr von militärischen Strahlflugzeugen und Hubschraubern gerechnet werden muß.

1. 1 Übung CLAM FURY

Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit
Raum Hamburg
53 00 N 09 52 O — 53 27 N 09 42 0 — 53 34 N 09 28 O — 53 28 N 09 10 O — 53 02 N 09 27 O — 53 00 N 09 52 O
vom Grund bis 2500 Fuß über Grund
vom 6. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 10. September 1976 1845 Uhr MGZ

1. 2 Übung Großer Bär

Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit
Raum Ems — Hannover
53 05 N 07 25 O — 53 07 N 08 15 O — 52 59 N 08 51 O — 52 58 N 09 50 O — 53 13 N 10 18 O — 52 56 N 10 34 O — 52 19 N 10 33 O — 52 06 N 09 23 O — entlang der Weser nach 52 13 N 08 51 O — 52 16 N 08 42 O — 52 13 N 08 34 O — 52 05 N 08 25 O — 52 00 N 07 37 O — 52 00 N 07 30 O — 51 55 N 07 30 O — 51 51 N 07 07 O — 51 44 N 07 07 O — 51 40 N 06 41 O — 51 55 N 06 40 O entlang der holländisch/deutschen Grenze nach 52 14 N 07 04 O — 53 05 N 07 25 O
vom Grund bis 2500 Fuß über Grund
vom 4. September 1976 bis 5. September 1976 täglich von 0700 Uhr bis 1600 Uhr MGZ und vom 6. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 10. September 1976 1845 Uhr MGZ

1. 3 Übung Blaue Diemel

Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit
Raum Germinghausen — Höxter
51 52 N 08 57 O — 51 57 N 09 06 O — 51 58 N 09 14 O — 51 50 N 09 25 O — entlang der Weser nach 51 26 N 09 39 O — 51 22 N 09 32 O — 51 22 N 09 25 O — 51 21 N 09 20 O — 51 14 N 09 18 O — 51 08 N 09 17 O — 51 02 N 08 41 O — 50 57 N 07 59 O — 51 08 N 07 53 O — 51 21 N 08 16 O — 51 26 N 08 46 O — 51 32 N 09 02 O — 51 52 N 08 57 O
vom Grund bis 5000 Fuß über NN
vom 6. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 10. September 1976 1845 Uhr MGZ

1. 4 Übung GORDIAN SHIELD (Reforger 76 Phase 1)

1. 4. 1 Der Bundesminister für Verkehr hat mit der Bekanntmachung vom 29. 7. 1976 (NfL I - 273/76) vorübergehend Gebiete mit Flugbeschränkungen festgelegt

1. 4. 2 Aufgrund der verfügten Beschränkungen sind für die Zeitdauer der Übung folgende Änderungen von Streckenführungen und Flughöhen nötig:

1. 4. 2. 1 Auf den nachfolgenden Flugverkehrsstrecken wird die Mindestflughöhe angehoben

a) Anhebung der Mindestflughöhe auf 6000 Fuß über NN
B 1 zwischen Germinghausen DVOR und Limburg Kurskreuzung
LB 5 zwischen Lahn Kurskreuzung und Arpe DVOR
A 9 zwischen Warburg VORTAC und Gießen NDB
B 5 zwischen Ohm Kurskreuzung und Arpe DVOR
G 1, R 9, B 5 zwischen Erlangen VORTAC und Hammelburg NDB
L G 1 S zwischen Erlangen VORTAC und Würzburg VOR
G 1 S zwischen Noris Kurskreuzung und Würzburg VOR
G 5 zwischen Dinkelsbühl DVORTAC und Hammelburg NDB
A 19 zwischen Hammelburg NDB und Bayreuth VOR

b) Anhebung der Mindestflughöhe auf Flugfläche 100
G 5 zwischen Hammelburg NDB und Lichtenau NDB
B 5 zwischen Hammelburg NDB und Ohm Kurskreuzung

c) Anhebung der Mindestflughöhe auf Flugfläche 90
G 1, R 9, A 19 zwischen Frankfurt DVORTAC und Hammelburg NDB

1. 4. 2. 2 Folgende An/Abflugverfahren innerhalb der Frankfurt TMA sind für die Dauer der Übung nicht benutzbar und wie folgt zu ändern:

a) Hanau
Die Abflugstrecken ID 5/25 und ID 6a/26a sind unbenutzbar, die Flüge sind über ID 4/24 bzw. ID 6/26 durchzuführen.

b) Mainz-Finthen
Die Abflugstrecken OT 5/25 sind unbenutzbar, die Flüge sind über OT 4/24 durchzuführen.

1. 4. 2. 3 Die Mindestflughöhe auf der Einflugstrecke Mansbach NDB, Fulda DVORTAC 5 DF/25 DF wird auf Flugfläche 70 angehoben.

1. 4. 3 Während der Übung fliegen Strahlflugzeuge entlang der Nachttiefflugstrecken bei Tage in Sicht- und Instrumentenwetterbedingungen wie folgt:

Strecke EC 51 — EC 52 in 4000 Fuß und 5000 Fuß über NN
Strecke B 05 — B 04 — B 03 in 4000 Fuß und 5000 Fuß über NN

Strecke B 07 — B 01 in 5000 Fuß über NN

1. 4. 4 In der Zeit vom 5. September 1976 0001 Uhr bis 6. September 1976 1200 Uhr MGZ findet zwischen Kitzingen und Hammelburg starker Flugverkehr militärischer Hubschrauber statt.

1. 5 Übung im Raume Wertheim
49 45 N 09 39 O — 49 34 N 08 52 O — 49 12 N 09 23 O — 49 36 N 10 02 O — 49 45 N 09 39 O
vom Grund bis 5000 Fuß über NN
vom 6. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 12. September 1976 1700 Uhr MGZ

1. 6 Übung im Raume Schwäbisch-Hall
49 12 N 09 23 O — 49 36 N 10 02 O — 49 12 N 10 31 O — 48 53 N 09 49 O — 49 12 N 09 23 O
vom Grund bis 5000 Fuß über NN
vom 6. September 1976 1200 Uhr bis 12. September 1976 1700 Uhr MGZ

1. 7 Übung im Raume Ingolstadt
49 04 N 11 41 O — 49 18 N 12 22 O — entlang der ADIZ nach 48 52 N 12 57 O — 48 36 N 12 15 O — 48 40 N 12 07 O — 49 04 N 11 41 O
vom Grund bis 5000 Fuß über NN
Vom 6. September 1976 1200 Uhr MGZ bis 9. September 1976 1845 Uhr MGZ

2. Im Anschluß an die Übung COLD FIRE findet in der Zeit vom 10. bis 17. September 1976 die Übung LARES TEAM (REFORGER 76 Phase 2) im Raum Nürnberg—Ingolstadt statt.
Dabei werden, abweichend von den Standardtiefflugzeiten, Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen wie folgt durchgeführt:
Am 11. September 1976 0700 Uhr bis 1200 Uhr MGZ
und vom 13. September 1976 bis 17. September 1976 täglich von 0530 Uhr bis 1730 Uhr MGZ.

2. 1 Der Bundesminister für Verkehr hat mit der Bekanntmachung vom 29. 7. 1976 (NfL I - 274/76) vorübergehend Gebiete mit Flugbeschränkungen festgelegt.

2. 2 Aufgrund der verfügten Beschränkungen sind für die Zeitdauer der Übung folgende Änderungen von Streckenführungen und Flughöhen nötig.

a) Auf den folgenden Abschnitten der Flugverkehrsstrecken wird die Mindestflughöhe auf Flugfläche 90 angehoben:
G 1 S zwischen Straubing VOR und Noris Kurskreuzung
R 9 zwischen Erlangen DVORTAC und Mike NDB
B 1 zwischen König NDB und Walda VOR
G 5 zwischen Würzburg VOR und Tango VORTAC
R 11 zwischen Tango VORTAC und NORIS Kurskreuzung

b) Änderung von Verfahren für den Flughafen Nürnberg während der Zeitdauer der Beschränkung:
Die Abflugstrecken DN 3/23 und DN 4/24 sind während der Übung nicht benutzbar und werden durch individuelle Freigaben ersetzt.
Die Mindestflughöhen der Anflugstrecken 2/22 DN, 3/23 DN und 4/24 DN werden auf Flugfläche 100 angehoben.

c) Änderungen von Verfahren für den Flughafen München für den Zeitraum der Beschränkung:
Die Mindestflughöhe der Streckenführung 1 DMD/21 DMD, Dinkelsbühl DVORTAC, Nördlingen NDB, Ried Kurskreuzung wird auf Flugfläche 100 angehoben.

2. 3 Ein- und Ausflüge in das und aus dem Übungsgebiet erfolgen überwiegend nach den Sichtflugregeln. Außerdem fliegen während der Übung Strahlflugzeuge entlang der Nachttiefflugstrecken bei Tage in Sicht- und Instrumentenwetterbedingungen wie folgt:
Strecke B 05 — B 04 — A 01 — Übungsgebiet in 4000 Fuß und 5000 Fuß über NN,
Strecke LA 28 — LA 21 — LA 22 — Übungsgebiet in 5000 Fuß über NN.

3. Im Interesse der Sicherheit werden Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen ersucht, die vorstehend beschriebenen Lufträume während der angegebenen Zeiten zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I - 311/76

Militärische Übung SCHWARZER KEILER

Frankfurt (Main), den 6. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 32

In den Fluginformationsgebieten München und Frankfurt finden im Rahmen der Luftlandeübung SCHWARZER KEILER Fallschirmabsprünge und Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen aus Transportflugzeugen und Hubschraubern in Sichtwetterbedingungen bei Nacht an wechselnden Absetzorten in dem nachfolgend beschriebenen Luftraum zu unregelmäßigen Zeiten innerhalb der nachfolgend angegebenen Zeiträume statt:

Raum Offenburg — Memmingen
48 25 N 10 00 O — 47 59 N 10 11 O — 47 49 N 10 06 O — 47 48 N 09 16 O — 47 51 N 09 01 O — 48 04 N 08 28 O — 48 17 N 08 05 O — 48 28 N 07 57 O — 48 42 N 08 08 O — 48 51 N 08 36 O — 48 25 N 10 00 O

Vertikale Ausdehnung vom Grund bis 1250 Fuß über Grund, Kontrollzonen, Flugbeschränkungsgebiete und Nachttiefflugstrecken werden gemieden.

Datum und Zeit

Am 16. September 1976 von 1900 Uhr bis 2400 Uhr MGZ
Vom 17. September bis 25. Oktober 1976 täglich von 1900 Uhr bis 2400 Uhr MGZ und von 0000 Uhr bis 0200 Uhr MGZ
Am 26. Oktober 1976 von 0000 Uhr bis 0200 Uhr MGZ

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 312/76

Luftübung KNIGHT AVENGER

Frankfurt (Main), den 5. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 32

In den Fluginformationsgebieten Düsseldorf und Bremen findet in der Zeit vom 20. bis 24. September 1976 die Luftübung KNIGHT AVENGER mit verstärkter Flugtätigkeit militärischer Strahlflugzeuge und Hubschrauber in dem nachfolgend beschriebenen Luftraum zu den angegebenen Zeiten wie folgt statt:

Raum Sennelager — Meschede

51 57 N 08 48 O — 51 49 N 09 08 O — 51 25 N 08 58 O — 51 20 N 08 29 O — 51 20 N 08 06 O — 51 25 N 08 00 O — 51 34 N 08 00 O — 51 57 N 08 48 O von 500 Fuß über Grund bis 5000 Fuß über NN, im Tiefffluggebiet 3 von 250 Fuß über Grund bis 5000 Fuß über NN

Im Verlauf der Übung finden weiterhin zwischen dem Flugplatz Faßberg (52 55 N 10 11 O) und dem Übungsgebiet Flüge von militärischen Strahlflugzeugen entlang der Strecke Flugplatz Faßberg 52 51 N 10 05 O — 52 40 N 08 58 O — 52 25 N 08 44 O — 51 56 N 08 07 O — 51 45 N 08 06 O — Übungsgebiet — 51 51 N 09 05 O — 52 22 N 10 04 O — 52 32 N 10 11 O — 52 50 N 10 11 O — Flugplatz Faßberg in Sichtwetterbedingungen zwischen 500 Fuß und 1500 Fuß über Grund statt.

Daten und Zeiten

Am 20. September 1976 von 1200 Uhr bis 1800 Uhr MGZ
Vom 21. bis 24. September 1976 täglich von 0500 Uhr bis 1830 Uhr MGZ.

Im Zusammenhang mit der Übung werden im Übungsgebiet Nachttiefflüge militärischer Strahlflugzeuge in 1000 Fuß über Grund außerhalb der Nachttiefflugstrecken zu nachfolgenden Zeiten durchgeführt:

Am 21., 23. und 24. September 1976 von 2000 Uhr bis 2300 Uhr MGZ.

Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung KNIGHT AVENGER beteiligten Luftfahrzeugen werden ersucht, den Übungsluftraum während der angegebenen Zeiten zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 313/76

Vorübergehende Schließung des Verkehrslandeplatzes Landshut-Ellermühle

München, den 5. August 1976
315 — 7833a — 10 — 10776

Der Verkehrslandeplatz Landshut-Ellermühle ist am 4. September 1976 ab 1600 Uhr wegen einer Sportveranstaltung für den Flugbetrieb gesperrt.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Seebauer

I – 314/76

Flugtag in Linkenheim

Frankfurt (Main), den 26. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Linkenheim (49°09'N 08°24'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 4. und 5. September 1976 eine Luftfahrtveranstaltung in der Zeit von 1300 Uhr bis 1730 Uhr MGZ statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 1 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4000 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 315/76

Tag der offenen Tür in Bremgarten

Frankfurt (Main), den 7. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 32

Die deutsche Luftwaffe führt am Sonntag, dem 5. September 1976 einen Tag der offenen Tür auf dem Flugplatz Bremgarten (Position 47 54 N 07 37 O) durch. Dabei werden in der Zeit von 0700 Uhr bis 1700 Uhr MGZ Flugvorführungen von Luftfahrzeugen — einzeln oder in Formation — sowie Fallschirmabsprünge stattfinden.

Probeflüge für die Flugvorführungen finden am 4. September 1976 von 0700 Uhr bis 1700 Uhr MGZ statt.

Der Flugbetrieb wird in den o. a. Zeiten innerhalb der Kontrollzone Bremgarten und dem Bremgarten TMA bis maximal Flugfläche 230 in Sichtwetterbedingungen durchgeführt.

Der Flugplatz Bremgarten ist an den o. a. Tagen für nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeuge geschlossen.

Alle Luftfahrzeugführer von nicht an den Vorführungen beteiligten Luftfahrzeugen werden ersucht, den vorgenannten Luftraum während der angegebenen Zeiten zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 316/76

Tag der offenen Tür in Neuhausen ob Eck

Frankfurt (Main), den 7. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 32

Am 5. Sept. 1976 findet in Neuhausen o. E. (47 59 N 08 54 O) ein Tag der offenen Tür statt. Dabei werden in der Zeit von 1230 Uhr bis 1630 Uhr MGZ Vorführungen militärischer und ziviler Luftfahrzeuge sowie Fallschirmabsprünge durchgeführt. Der Flugbetrieb wird im Luftraum 5 sm um 47 59 N 08 54 O vom Grund bis Flugfläche 100 stattfinden.

Im Rahmen des Tages der offenen Tür findet am 4. und 5. September 1976 zwischen 1245 Uhr und 1315 Uhr MGZ ein Überflug einer Formation von 12 Strahlflugzeugen in Neuhausen o.E. statt. Die Formation fliegt entlang der Strecke Flugplatz Bremgarten — 48 00 N 08 30 O — in Flugfläche 55 in das Gebiet 48 05 N 08 40 O — 48 05 N 09 30 O — 47 50 N 09 30 O — 47 50 N 09 00 O — 47 55 N 08 40 O — 48 05 N 08 40 O ein. Innerhalb dieses Gebietes beträgt die maximale Flughöhe 8500 Fuß MSL. Nach dem Überflug kehrt die Formation entlang der gleichen Strecke in Flugfläche 65 zum Flugplatz zurück.

Alle Luftfahrzeugführer von nicht an den Vorführungen beteiligten Luftfahrzeugen werden ersucht, den vorgenannten Luftraum zu den angegebenen Zeiten zu meiden.

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Hielscher

I – 317/76

Flugtag in Weiden

Frankfurt (Main), den 26. Juli 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Weiden (49°41'N 12°07'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 5. September 1976 (Wetterausweichtag: 12. September 1976) in der Zeit von 1300 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeit mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Hielscher

I – 318/76

Flugtag in Nordhorn-Klausheide

Frankfurt (Main), den 26. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Nordhorn-Klausheide (52°28'N 07°11'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 5. September 1976 ein Flugtag statt. Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.
Die maximale Flughöhe beträgt FL 100.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Hielscher

I – 319/76

Flugtag Dornsode

Frankfurt (Main), den 28. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Dornsode (53°35'N 09°02'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 5. September 1976 in der Zeit von 1200 Uhr bis 1600 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 70.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Hielscher

I – 320/76

Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Höxter-Holzminden

Münster, den 16. Juli 1976
53.10.11.02/D 7-2.3.1

Der Flugplatz Höxter-Holzminden Betriebs GmbH habe ich genehmigt, den bestehenden Sonderlandeplatz Höxter-Holzminden (früher Höxter-Räuschenberg) auszubauen und danach als Verkehrslandeplatz der Klasse 2 zu betreiben.

Angaben zu dem Verkehrslandeplatz nach §§ 52, 42 LuftVZO:

1. Bezeichnung:
   Verkehrslandeplatz Höxter-Holzminden
2. Lage:
   1.9 NM N Höxter
3. Flugplatzbezugspunkt (FBP)
   = Startbahnbezugspunkt (SBP):
   a) geographische Koordinaten: 51°48'29"N 09°22'46"O
   b) Höhe NN:
   + 284,66 m = 934 ft.
4. **Arten der Luftfahrzeuge,** die den Verkehrslandeplatz benutzen dürfen:
   a) Motorflugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 5700 kg;

b) Drehflügler bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 6000 kg

c) Motorsegler und

d) Segelflugzeuge

5. **Startarten:**
zu 4c) Eigenstarts bzw. Winden- und Flugzeugschleppstarts
zu 4 d) Winden- und Flugzeugschleppstarts

6. **Zweck des Verkehrslandeplatzes:**
Gewerblicher und nichtgewerblicher Luftverkehr nach VFR am Tage

7. **Start- und Landebahn (befestigt)**
a) Richtung: QFU 138/318°
b) Länge: 814 m
c) Breite: 20 m
d) Mindesttragfähigkeit: 5,7 to

8. **Start- und Landefläche (S/L — Bahn mit Streifen)**
a) Richtung: QFU 138/318°
b) Länge: 934 m
c) Breite: 100 m

9. **Start- und Landefläche für Segelflugbetrieb (Gras)** südlich der S/L-Bahn:
a) Richtung: QFU 138/318°
b) Länge: 800 m
c) Breite: 50 m

Der Regierungspräsident
Im Auftrag
Friedrich

I – 321/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Höxter-Holzminden

Münster, den 24. März 1976
— 53.10.11.02/D 7 —

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Höxter-Holzminden folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines:

1.1 Flugbetrieb darf nur nach den Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1.2 Die Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes sowie die sonstigen Betriebsflächen sind aus dem Luftfahrthandbuch (AIP) Band III ersichtlich.

1.3 Die Betriebszeit des Verkehrslandeplatzes beschränkt sich grundsätzlich auf die im Luftfahrthandbuch (AIP) Band III veröffentlichte Zeit.

1.4 Am Verkehrslandeplatz findet im allgemeinen Betrieb mit Flugzeugen, Drehflüglern, Motorseglern und Segelflugzeugen statt.

1.5 Die Sichtanflugkarte in der jeweils neuesten Fassung ist mit allen Angaben Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

1.6 Der Verkehrslandeplatz liegt innerhalb des Gebietes 3 im Tiefflugsystem "LOW 250" und unterhalb einer Nachttiefflugstrecke.
Auf tiefffliegende militärische Luftfahrzeuge und die daher erforderliche Beobachtung des Luftraumes im Sichtbereich des Verkehrslandeplatzes wird hingewiesen.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge haben die in der Sichtanflugkarte dargestellte Platzrunde in einer Höhe von 2000 ft MSL zu benutzen. Direktanflüge sind nicht möglich.

2.2 Die anfliegenden motorgetriebenen Luftfahrzeuge haben sich grundsätzlich nordöstlich des Verkehrslandeplatzes von außen in den Gegenanflugteil der Platzrunde einzuordnen.

2.3 Der Ausflug aus der Platzrunde darf frühestens im Querabflugteil und erst oberhalb der Platzrundenhöhe von 2000 ft MSL erfolgen.

2.4 Der Verkehrslandeplatz darf im Umkreis von 3 NM nicht unter 2500 ft MSL überflogen werden.
Bei An- und Abflügen sind Überflüge bebauter Gebiete, insbesondere der Ortschaften Brenkhausen, Bödexen, Fürstenau, Albaxen, Stahle, Holzminden, Lüchtringen, Abtei Corvey, Höxter sowie der ca. 0,9 NM südlich des Flugplatzes liegenden Weserbergland-Klinik möglichst zu vermeiden.

2.5 Gelandete Luftfahrzeuge haben die Start- und Landebahn unverzüglich über die Rollwege zu verlassen. Der Schutzstreifen parallel zu beiden Seiten der Start- und Landebahn ist freizuhalten von Luftfahrzeugen und anderen Hindernissen.

2.6 Durchstartübungen ohne Bodenberührung oder andere Überflüge unter 2500 ft MSL sind nur aus flugbetrieblich erforderlichen Gründen gestattet. Nach dem Durchstarten mit und ohne Bodenberührung ist die Platzrunde mit ihren festgelegten Flugwegen voll auszufliegen.

2.7 Luftfahrzeuge mit einem betriebsklaren Wechselsprechfunkgerät haben innerhalb der Umgebung des Flugplatzes, in der Platzrunde und auf dem Rollfeld auf der veröffentlichten Frequenz die Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten. Luftfahrzeuge ohne Wechselsprechfunkgerät richten sich nach dem Signalfeld.

2.8 Kunstflug ist in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes nur nach Zustimmung des diensthabenden Beauftragten für Luftaufsicht zulässig.

2.9 Bei gemischtem Flugbetrieb wird den Motorflugzeugführern ein Windenstart durch gelbe Blinkleuchten an den Rollhalteorten vor der Asphalt-Start- und Landebahn angezeigt. Motorflugzeuge dürfen ihren Betrieb erst fortsetzen, wenn die gelben Blinkleuchten erloschen sind.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Für den Segelflugbetrieb steht eine Gras-Start- und Landebahn südwestlich der Asphaltbahn zur Verfügung.

3.2 Die Segelflugstarts erfolgen im Windenschlepp und Flugzeugschlepp.

3.3 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen die vorgeschriebene Südwestplatzrunde und haben den in der Sichtanflugkarte im Luftfahrthandbuch Band III eingezeichneten Flugweg einzuhalten.

3.4 Für den Segelflugbetrieb wird ein orangefarbenes Lande-T ausgelegt.

3.5 Mit dem diensthabenden Beauftragten für Luftaufsicht ist täglich abzusprechen:

der Startaufbau, die Einteilung des Startleiters,

die Festlegung der Schleppräume und der Seilabwurfstelle, der Hangflugbetrieb, das Bedienen der gelben Warnblinkleuchten usw.

Im übrigen wird auf den aushängenden Übersichtsplan und auf die ebenfalls aushängende Hangflugordnung hingewiesen.

3.6 Segelflugbetrieb mit Schleppwinden
Beim Betrieb einer oder mehrerer Schleppwinden ist durch eine Ringleitung Sprechverbindung zwischen der Luftaufsichtsstelle und der Start- bzw. Windenstelle herzustellen. Nach dem Schlepp ist das Seil bis unmittelbar vor die Winde einzuziehen, bevor ein neuer Schlepp mit einer weiteren Winde erfolgt (Doppeltrommelwinden sinngemäß). Es schleppt zunächst die leeseitig stehende Winde, um ein Überkreuzen der Schleppseile zu vermeiden. Beim Betrieb der Winde muß eine gut sichtbare gelbe Blinkleuchte auf der Winde eingeschaltet sein.

3.7 Segelflugbetrieb mit Schleppflugzeug
Flugzeugschleppstarts erfolgen auf der Startbahn (Gras) für

Segelflugzeuge. Diese Startart darf nur gewählt werden, wenn die Windverhältnisse ein zügiges Abheben des Schleppzuges ermöglichen. Die Querwindkomponente ist zu beachten.

4. Verkehr auf den Betriebsflächen

4.1 Das Betreten oder Befahren der Start- und Landebahn und der Rollwege einschließlich der Sicherheitsstreifen während der Betriebszeit des Verkehrslandeplatzes bedarf der Zustimmung der Luftaufsicht. Die Zustimmung ist vorher persönlich bei der Luftaufsicht einzuholen. Dabei benutzte Fahrzeuge müssen besonders gekennzeichnet sein. Die sich aus der Flugplatzbenutzungsordnung gegenüber dem Flugplatzhalter ergebenden Verpflichtungen bleiben hiervon unberührt.

4.2 Das Befahren der Hallenvorfelder mit Fahrzeugen aller Art bedarf der Zustimmung des Flugplatzhalters.

5. Flugplatzbenutzungsordnung

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist zu beachten.

6. Verstöße

Verstöße gegen die vorstehende Regelung werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach §§ 59 ff. LuftVG als Straftaten verfolgt.

7. Schlußbestimmungen

Die vorstehenden Regelungen treten am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag
Jäger

I – 322/76

Flugtag auf dem Sonderlandeplatz Mosenberg

Frankfurt (Main), den 6. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Sonderlandeplatz Mosenberg (51°04'N 09°25'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 5. September 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1630 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.
Die maximale Flughöhe beträgt FL 90.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 323/76

Vorübergehende Schließung des Sonderlandeplatzes Nördlingen

München, den 3. August 1976
315 — 7833b — 17 — 3/76

Wegen einer Modellflug-Großveranstaltung ist der Sonderlandeplatz Nördlingen am 28. und 29. August 1976 gesperrt.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Seebauer

I – 324/76

Deutsche Motorflugmeisterschaft 1976 in Speyer

Frankfurt (Main), den 26. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die Deutsche Motorflugmeisterschaft 1976 findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, in der Zeit vom 8. bis 11. September 1976 auf dem Verkehrslandeplatz in Speyer (49°18'N 08°27'O) statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist der Flugplatz Speyer.

Die Flüge führen überwiegend in den südwestdeutschen Luftraum.

An dem vorgenannten Verkehrslandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 325/76

Luftfahrtveranstaltung in Altötting

Frankfurt (Main), den 11. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Altötting (48°13'N 12°39'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, vom 10. bis 12. September 1976 in der Zeit von 0800 Uhr bis 1800 Uhr MGZ eine Luftfahrtveranstaltung statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4500 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 326/76

Flugtag in Damme

Frankfurt (Main), den 26. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Flugplatz Damme (52°29'N 08°11'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 12. September 1976 in der Zeit von 1200 Uhr bis 1800 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 70.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 327/76

Flugtag in Mühldorf

Frankfurt (Main), den 29. Juli 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Sonderlandeplatz Mühldorf (48°17'N 12°30'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 19. September 1976 in der Zeit von 1200 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die vorgenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4500 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Sonderlandeplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 328/76

Änderung der Flughafenbenutzungsordnung für den Verkehrsflughafen München

München, den 29. Juli 1976
Nr. 8416 — VII/6c — 40 260

Gemäß § 43 Abs. 2 LuftVZO wird eine am 1. 4. 1976 in Kraft getretene Änderung der Flughafenbenutzungsordnung für den Verkehrsflughafen München in der Fassung vom 31. Oktober 1975 (NfL I - 49/76) bekanntgemacht.

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dr. Ködel

Ziffer 2. 1. 2 der Flughafenbenutzungsordnung für den Verkehrsflughafen München erhält folgende Fassung:

2. 1. 2 Folgende örtliche Flugbeschränkungen bestehen:

2. 1. 2. 1 In der Zeit von 2200 Uhr bis 0600 Uhr Ortszeit sind Starts und Landungen von Luftfahrzeugen nicht gestattet. Von diesen Beschränkungen sind ausgenommen:

2. 1. 2. 1. 1 Landungen von Luftfahrzeugen im Linienverkehr, von Luftfahrzeugen mit Propellerantrieb und von Luftfahrzeugen, deren Halter Luftfahrtunternehmer sind, die in München den Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebs unterhalten, bis 2300 Uhr Ortszeit.

Ab 1. November 1978 gilt diese Ausnahme nur für Luftfahrzeuge, die nachweislich die im Anhang 16 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten;

2. 1. 2. 1. 2 Starts von Luftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Linienverkehr bis 2300 Uhr Ortszeit, sofern für diese Flüge Luftfahrzeuge verwendet werden, die nachweislich die im Anhang 16 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten;

2. 1. 2. 1. 3 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen

2. 1. 2. 1. 3. 1 im Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost,

2. 1. 2. 1. 3. 2 bei Benutzung des Flughafens München als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen,

2. 1. 2. 1. 3. 3 im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz,

2. 1. 2. 1. 3. 4 bei Verspätungen im Fluglinienverkehr und im Bedarfsluftverkehr, wenn die planmäßige Ankunfts- oder Abflugzeit in München vor 2200 Uhr Ortszeit liegt und der verspätete Start oder die verspätete Landung bis 2400 Uhr Ortszeit durchgeführt wird.

Die Ausnahme gilt nicht für Luftfahrzeuge, die die im Anhang 16 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte überschreiten. Für Luftfahrzeuge von Luftfahrtunternehmen, die in München den Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes unterhalten, gilt diese Einschränkung ab 1. November 1978.

2. 1. 2. 2 Bei Landungen in der Zeit von 2200 Uhr bis 0600 Uhr Ortszeit darf Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf "Leerlauf-Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfaßt.

2. 1. 2. 3 Probeläufe mit Luftfahrzeug-Triebwerken dürfen nur unter Benutzung der Lärmschutzwand durchgeführt werden.

2. 1. 2. 3. 1 Probeläufe mit Strahltriebwerken sind an Werktagen (Montag mit Samstag) nur in der Zeit zwischen 0600 Uhr und 2200 Uhr Ortszeit zulässig.

In der Zeit zwischen 0600 Uhr und 0700 Uhr Ortszeit sind Triebwerksprobeläufe nur für den Fall zulässig, daß ein für die Zeit zwischen 0600 Uhr und 0800 Uhr Ortszeit genehmigter Start unmittelbar bevorsteht und ein Probelauf aus Sicherheitsgründen kurz vor diesem Start durchgeführt werden muß.

2. 1. 2. 3. 2 An Sonn- und Feiertagen dürfen Triebwerksprobeläufe nur in der Zeit

von 0900 Uhr bis 1200 Uhr Ortszeit und

von 1500 Uhr bis 1900 Uhr Ortszeit in begründeten Einzelfällen durchgeführt werden,

wenn ein genehmigter Start unmittelbar bevorsteht,

ein Probelauf aus Sicherheitsgründen erforderlich ist und

der in Aussicht genommene Start zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf der Luftverkehrsgesellschaft unabweisbar notwendig ist.

2. 1. 2. 3. 3 Probeläufe mit Luftfahrzeugen, deren Triebwerksöffnungen die Oberkante der Lärmschutzwand überragen, dürfen nur an Werktagen (Montag mit Samstag) und nur in der Zeit von 0700 Uhr bis 1900 Uhr Ortszeit durchgeführt werden.

2. 1. 2. 4 Zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sind zu folgenden Zeiten nicht zulässig:

Montag bis Samstag 2200 Uhr bis 0600 Uhr Ortszeit,
Samstag 1200 Uhr bis Montag 0600 Uhr Ortszeit,
sowie an gesetzlichen Feiertagen.

Ausgenommen von diesen Beschränkungen sind Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung.

2. 1. 2. 4. 1 Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind, sind nicht zulässig
täglich zwischen 2300 Uhr und 0600 Uhr Ortszeit.

2. 1. 2. 5 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Luftaufsichtsstelle am Flughafen München in begründeten Einzel-

fällen insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

I – 329/76

Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Fürstenzell

München, den 26. Juli 1976
315 — 7833a — 6 — 1/76

Die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flugplatzes Fürstenzell war erstmalig am 2. 12. 1963 erteilt worden. Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich ergangenen Änderungen und Ergänzungen wurde diese Genehmigung neu gefaßt. Gemäß § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 LuftVZO wird diese wie folgt bekanntgemacht:

1. Sonderlandeplatz Fürstenzell
2. Lage: 2 km südöstlich der Markt-Gemeinde Fürstenzell
3. Genehmigungsinhaber: Markt-Gemeinde Fürstenzell
4. Lage:
   4. 1 geographische Lage: 48 30 50 N 13 20 52 O
   4. 2 Höhe: 410 m (1345 ft) über NN
5. Start- und Landebahn für Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge und Motorsegler
   Richtung: 156/336° rechtweisend
   Länge: 560 m
   Breite: 35 m
   Belag: Asphalt
6. Zugelassene Luftfahrzeuge:
   6. 1 Flugzeuge bis zu 3000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
   6. 2 Hubschrauber bis zu 5700 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
   6. 3 Motorsegler, die mit eigener Kraft starten
   6. 4 Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten im Flugzeugschleppstart
   6. 5 Fallschirme zu Fallschirmabsprüngen
7. Zweck des Landeplatzes:
   Sonderlandeplatz für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage.

Die Start- und Landebahn wurde aufgrund der Abnahmeprüfung mit den Abmessungen von 485 m x 12 m für den Betrieb freigegeben.

Weitere Einzelheiten werden in dem von der Bundesanstalt für Flugsicherung herausgegebenen Luftfahrt-Handbuch Band III bekanntgegeben.

Die Bekanntmachungen in den Nachrichten für Luftfahrer Nr. 118/63 und I - 184/70 werden hiermit aufgehoben.

Regierung von Oberbayern

Luftamt Südbayern

Im Auftrag

Dr. Lieberknecht

I – 330/76

Einstellung des Flugbetriebs am Segelfluggelände Vahrenwald-Nord

Frankfurt (Main), den 2. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 234

Das Segelfluggelände Vahrenwald-Nord (52°26'N 09°46'O) wurde mit Wirkung vom 1. Juni 1976 geschlossen.

Der Segelflugbetrieb wurde mit gleichem Datum eingestellt.

Die Nachricht für Luftfahrer Teil I Nr. 332/67 vom 21. September 1967 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Hielscher

Berichtigung zu I-173/76

Die Koordinaten sind zu ändern:
41 42 N 06 28 E

NfL I - 331-359/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 9. September 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 331/76	7. VO zur Änderung der 27. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)	218
I — 332/76	8. VO zur Änderung der 28. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover)	218
I — 333/76	Adressierung von Flugsicherheitsmeldungen	218
I — 334/76	Frequenzwechsel der ungerichteten Funkfeuer (NDB) Spessart und Nördlingen	219
I — 335/76	Stillegung der ungerichteten Funkfeuer (NDB) Roding und Metro	219
I — 336/76	17. Änderung der Bekanntmachung über Organisation, Arbeitsverfahren und für die Luftfahrt zur Verfügung stehende Dienste des Deutschen Wetterdienstes	219
I — 337/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	222
I — 338/76	Änderung zu NfL I - 106/76 (Luftfahrthindernisse)	222
I — 339/76	Weltmeisterschaften für Gasballone 1976 in Augsburg	222
I — 340/76	Flugtag in Jesenwang	222
I — 341/76	Flugtag in Deckenpfronn	222
I — 342/76	Flugtag in Hilzingen	222
I — 343/76	Tag der offenen Tür in Erndtebrück	223
I — 344/76	Tag der offenen Tür in Osnabrück	223
I — 345/76	Flugtag in Butzweilerhof	223
I — 346/76	Flugtag Hütten/Hotzenwald	223
I — 347/76	Flugtag in Löchgau	223
I — 348/76	Militärische Tiefflugübung ALTER DAMMHIRSCH	223
I — 349/76	Flugtag auf dem Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen	224
I — 350/76	Flugtag in Warngau	224
I — 351/76	Flugtag in Bruck	224
I — 352/76	Flugtag in Paderborn-Lippstadt	224
I — 353/76	Luftübung BROWN FALCON 76-2	224
I — 354/76	Luftübung AIR RECO	225
I — 355/76	Aufhebung der Bekanntmachung über Versuche mit Laser-Strahlen über dem Stadtgebiet von Darmstadt	225
I — 356/76	Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Landshut und Gestattung der Betriebsaufnahme	225
I — 357/76	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim	225
I — 358/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim	225
I — 359/76	Ergänzung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Stade	227

Inhaltsangabe der NfL II - 85/76 vom 9. September 1976

II — 85/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge

Inhaltsangabe der NfL II - 86/76 vom 9. September 1976

II — 86/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 87/76 vom 9. September 1976

II — 87/76 Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsforderungen

Inhaltsangabe der NfL II 88-89/76 vom 9. September 1976

II — 88/76 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

II — 89/76 Bekanntmachung über die Feststellung von Betriebszeiten und Startzahlen bei der Jahresnachprüfung von Luftfahrzeugen

I – 331/76

Siebente Verordnung zur Änderung der Siebenundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) vom 12. August 1976

Frankfurt (Main), den 12. August 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Siebenundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) vom 28. Oktober 1970 (Bundesanzeiger Nr. 213 vom 13. November 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 323/70), zuletzt geändert durch die Sechste Änderungsverordnung hierzu vom 3. Februar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 28 vom 11. Februar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 37/76), wird wie folgt geändert:

In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "DW 6" hinter "Mindestreiseflughöhe" die Angabe "3000 Fuß" durch die Angabe "2500 Fuß" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. September 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 332/76

Achte Verordnung zur Änderung der Achtundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) vom 25. August 1976

Frankfurt (Main), den 25. August 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achtundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) vom 28. Oktober 1970 (Bundesanzeiger Nr. 213 vom 13. November 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 325/70), zuletzt geändert durch die Siebente Änderungsverordnung vom 3. Februar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 35 vom 20. Februar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 51/76), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 4 wird die Angabe:
   "von 225°-314°: 2000 Fuß über NN" durch die Angabe:
   "von 225°-314°: 2100 Fuß über NN" ersetzt.
2. In § 2 Abs. 5 Nr. 1 wird die Angabe:
   "Betriebsstufe II: 286 Fuß über NN" ersatzlos gestrichen.
3. In § 2 Abs. 5 Nr. 5, 8, 11 und 18 wird jeweils der erste Halbsatz durch folgende Fassung ersetzt:
   "Abflug von Hannover VOR auf dem Leitstrahl 263 und Kreuzen der Peillinie 015° von Hannover Locator "HW" nicht unter 2000 Fuß über NN, Kreuzen der Peillinie 320° von Hannover Locator "HW" in einer Höhe von 1500 Fuß über NN,"
4. In § 2 Abs. 5 Nr. 16 wird in Satz 2 die Angabe "186" durch die Angabe "182" ersetzt.
5. In § 3 Abs. 1 Nr. 1 wird:
   a) bei der Beschreibung der Abflugstrecke "VV 1" unter "Mindestreiseflughöhe:" die Angabe "3000" durch die Angabe "2500" ersetzt;
   b) bei der Beschreibung der Abflugstrecke "VV 2" Satz 1 durch folgende Fassung ersetzt:
   "Rechtskurve nach dem Start, Weiterflug auf Leitstrahl 342 von Leine VORTAC bis zum Erfliegen des Leitstrahls 019 von Rodenberg VOR."
6. In § 3 Abs. 5 Nr. 2 wird bei der Beschreibung der Abflugstrecke "VV 21" unter "Mindestreiseflughöhe:" die Angabe "3000" durch die Angabe "2500" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. September 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 333/76

Adressierung von Flugsicherheitsmeldungen

Frankfurt (Main), den 16. August 1976
BFS/Z — I 3 a 4 — Az.: 35:1921

Die Bundesanstalt für Flugsicherung gibt folgendes bekannt:

Flugsicherheitsmeldungen sind nur an solche Flugverkehrskontrollstellen zu adressieren, die für die Durchführung der Flugverkehrsdienste für den betreffenden Flug zuständig sind und, falls von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen gewünscht, an

a) einen Empfänger am Ziel- oder Abflughafen,
b) nicht mehr als zwei Flugbetriebszentralen des betreffenden Luftfahrtunternehmens.

Verspätungs-, Aufhebungs- und Änderungsmeldungen sind an alle Empfänger zu adressieren, die die entsprechende Flugplanmeldung erhalten haben.

Startmeldungen für Flüge nach Instrumentenflugregeln, die auf zivilen Flugplätzen starten, werden über das Feste Flugfernmeldenetz nicht weitergeleitet. Ausgenommen hiervon sind Flüge mit Vorrangbehandlung, Flüge nach Berlin und Flüge, die teils nach Instrumentenflugregeln und teils nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

Die Auflagen der ICAO-Druckschrift 4444-RAC/501/10, Teil VIII, Ziffer 2. 1 werden als erfüllt angesehen, wenn Flugsicherheitsmeldungen zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Weitergabe und Zustellung wie folgt adressiert werden:

1) EDDYZQ —
für IFR-Flüge im oberen Fluginformationsgebiet Hannover

2) EDDUZQ —
für IFR-Flüge im oberen Fluginformationsgebiet RHEIN

3) EDZZZQ —
für IFR-Flüge in, durch oder innerhalb der Fluginformationsgebiete Bremen, Düsseldorf, Frankfurt und/oder München, sowie für VFR-Nachtflüge im kontrollierten Luftraum

4) EDBBZQ — EDBAZQ —
für Flüge nach Berlin-Tempelhof

5) EDBBZQ — EDBAZQ — EDBTZP —
für Flüge nach Berlin-Tegel

6) EDNPZA —
für IFR-Flüge von und nach Münster-Osnabrück

7) EDDWYU —
für IFR-Flüge in, durch oder innerhalb der Eider und/oder Weser TMA, ausgenommen Flüge, die über die veröffentlichten Flugverkehrsstrecken durchgeführt werden

8) EDJAYV — EDJBYV —
für IFR- und VFR-Flüge in das obere Fluginformationsgebiet Hannover sowie in die Fluginformationsgebiete Bremen oder Düsseldorf entsprechend der auf der Karte COM-0-24 angegebenen Anschriften der zu durchfliegenden Abschnitte

9) EDJCYV —
für VFR-Ein- und Ausflüge über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland von und nach der CSSR, Österreich und der Schweiz

10) . . . ZF —
für VFR-Flüge. Der Buchstabengruppe "ZF" ist die ICAO-Ortskennung des jeweils zuständigen Fluginformationsdienstes voranzustellen

11) . . . ZT —
für VFR-Flüge. Der Buchstabengruppe "ZT" ist die ICAO-Ortskennung des Bestimmungsflugplatzes voranzustellen

12) . . . ZP —
für die nachfolgend aufgeführten Flüge sind Flugsicherheitsmeldungen an die jeweils zuständigen Flugberatungsstellen zu adressieren:

a) für Flüge, die zu einem Flugplatz ohne Flugverkehrskontrollstelle führen oder die von einem solchen Flugplatz ausgehen;

b) für Flüge, für die ein Flugplan nicht am Startflugplatz aufgegeben wurde.

Diese Bekanntmachung tritt am 7. Oktober 1976 in Kraft.

Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über die Adressierung von Flugsicherheitsmeldungen vom 8. 4. 1975 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 146/75) außer Kraft gesetzt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 334/76

Frequenzwechsel der ungerichteten Funkfeuer (NDB) Spessart und Nördlingen

Frankfurt (Main), den 25. August 1976
BFS/Z — I 2 — Az.: 512

Mit Wirkung vom 15. September 1976 0600 Uhr MGZ treten bei den nachstehend aufgeführten Funkfeuern folgende Frequenzwechsel in Kraft:

1. Spessart NDB
Kennung: "PSA"
bisherige Frequenz 304 KHz
neue Frequenz 370 KHz

2. Nördlingen NDB
Kennung "NDG"
bisherige Frequenz 374 KHz
neue Frequenz 375 KHz

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 335/76

Stillegung der ungerichteten Funkfeuer (NDB) Roding und Metro

Frankfurt (Main), den 25. August 1976
BFS/Z — I 2 — Az.: 512

1. Mit Wirkung vom 13. September 1976 1400 Uhr MGZ wird das ungerichtete Funkfeuer (NDB) Roding, Kennung "RDG", Frequenz 361 kHz, zurückgezogen.

2. Mit Wirkung vom 14. September 1976 1400 Uhr MGZ wird das ungerichtete Funkfeuer (NDB) Metro, Kennung MTR, Frequenz 370 kHz, stillgelegt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 336/76

17. Änderung der Bekanntmachung über Organisation, Arbeitsverfahren und für die Luftfahrt zur Verfügung stehende Dienste des Deutschen Wetterdienstes

Offenbach (Main), den 16. August 1976
DWD/ZA. — Az.: A 2 (F 2.3.1)

Die Bekanntmachung über Organisation, Arbeitsverfahren und für die Luftfahrt zur Verfügung stehende Dienste des Deutschen Wetterdienstes vom 2. August 1971 (NfL I — 263/71 vom 30. September 1971), zuletzt geändert durch die sechzehnte Änderungsbekanntmachung vom 17. Februar 1976 (NfL I - 75/76 vom 11. März 1976) wird wie folgt geändert:

1. Ziff. 4. 4. 1. 5 i) erhält folgende neue Fassung:

"Sobald die RVR über mindestens einem Teil der für Allwetterflugbetrieb benutzten Start- und Landebahn(en) 800 m unterschreitet, wird eine Sonderwettermeldung mit den an allen dort

gelegenen Meßstellen gewonnenen RVR-Werten abgesetzt. Weitere Meldungen aller Meßwerte der RVR werden abgegeben, wenn mindestens einer der unter 800 m liegenden Werte sich um eine oder mehrere Meldestufen ändert, oder ein zuvor höher liegender Wert diesen Grenzwert unterschreitet."

2. Ziff. 4. 4. 1. 5 ii) wird wie folgt geändert:

"Sobald an allen Meßstellen der für Allwetterflugbetrieb benutzten Start- und Landebahn(en) RVR-Werte von 800 m oder mehr gewonnen werden, wird eine Sonderwettermeldung mit allen RVR-Werten abgesetzt. Weitere Angaben erfolgen im Rahmen des routinemäßigen Meldedienstes mit nur einem RVR-Wert".

3. Ziff. 6 erhält folgende neue Fassung:

"6. Angewendete ICAO-Dokumente

Die Arbeit des Flugwetterdienstes im Deutschen Wetterdienst richtet sich nach den durch die ICAO festgelegten Richtlinien und Verfahren. Es bestehen keine Abweichungen zum ICAO-Anhang 3 sowie den ICAO-Dokumenten 7030 (Regional Supplementary Procedures) und 8400 (ICAO Abbreviations and Codes)."

4. Anlage 1, Seite 3 wird wie folgt geändert:

4. 1 In der Zeile "Berlin-Tegel" wird gestrichen:

in Spalte 3 das Hinweiszeichen "1)",

in den Spalten 10-13 das Hinweiszeichen "2)",

in Spalte 14 die Anmerkung "2) gleichlautend mit EDBB — same as EDBB".

4. 2 In der Zeile Saarbrücken werden die Unterstreichungen in den Spalten 3-7 gestrichen.

5. Anlage 5, Seite 1 wird in den nachstehenden Zeilen wie folgt geändert:

5. 1 Zeile "Sichtweite", Spalte 2: Die Angaben nach dem ersten Wort werden gestrichen.

5. 2 Zeile "Visibility (vis)", Spalte 2: Die Angaben nach dem ersten Wort werden gestrichen.

5. 3 Zeile "Landebahnsicht (RVR)", Spalte 2: Die Angaben nach dem ersten Wort werden gestrichen.

5. 4 Zeile "Landebahnsicht (RVR)", Spalte 3 erhält folgende Fassung: "Der Meldedienst für die RVR beginnt, wenn entweder die meteorologische Sicht oder die RVR 1500 m unterschreiten. Er endet, wenn sowohl die meteorologische Sicht als auch die RVR 1500 m erreicht haben. Die gemeldete RVR ist auf die Aufsetzzone(n) der Schlechtwetterlandebahn(en) bezogen. Angaben der RVR für andere Abschnitte der Start- und Landebahn(en) erfolgen flughafenintern und nur, wenn RVR-Werte unter 800 m festgestellt werden. Für eine RVR über 2000 m werden keine speziellen Werte angegeben. Die Klartextangabe lautet in diesem Fall: "RVR above 2000 m".

5. 5 Zeile "Runway visual range (RVR)", Spalte 2:

Die Angaben nach dem ersten Wort werden gestrichen.

5. 6 Zeile "Runway visual range (RVR)", Spalte 3, erhält folgende Fassung: "The reporting service for RVR begins, when either the meteorological visibility or the RVR decrease to less than 1500 m. It terminates, if both the meteorological visibility and the RVR reach 1500 m. The reported RVR refers to the touchdown zone(s) of the instrument runway(s). RVR values for other parts of the runway(s) are reported only, when values of less than 800 m are observed. They are disseminated on the airport only. If the RVR exceeds 2000 m, no specific value is reported. In plain language the information in this case reads "RVR above 2000 m"."

6. In Anlage 5, Seite 2 erhalten die Erläuterungen zu "CAVOK" in Spalte 3 folgende Fassung (deutsch und engl.):

"Die Angabe der Wetterelemente Sichtweite, gegenwärtiges Wetter und Bewölkung wird durch das Wort "CAVOK" ersetzt, wenn zur Beobachtungszeit gleichzeitig folgende Bedingungen erfüllt sind:

Sichtweite:

10 km oder mehr,

gegenwärtiges Wetter:

kein Niederschlag, Gewitter, flacher Nebel oder Schneefegen,

Bewölkung:

keine Wolken unterhalb 1500 m (5000 ft) oder unterhalb der höchsten Sektormindesthöhe (es gilt immer die größere von beiden Höhenangaben) und kein Cumulonimbus.

The indication of the weather elements visibility, present weather and clouds is replaced by the term "CAVOK", when the following conditions are met simultaneously at the time of observations:

Visibility:

10 km or more,

Present weather:

no precipitation, thunderstorm, shallow fog or low drifting snow,

Cloud:

no cloud below 1500 m (5000 ft) or below the highest minimum sector altitude, whichever is greater, and no cumulonimbus.

7. Anlage 6, Seiten 1 und 2, wird wie folgt geändert:

7. 1 **Seite 1**

7. 1. 1 nach Zeile "04FU" wird eingefügt:

"05HZ Dust haze Staubtrübung"

7. 1. 2 nach Zeile "06HZ" wird eingefügt:

"07SA
Duststorm, sandstorm, rising dust or sand
Staubsturm, Sandsturm, aufgewirbelter Staub oder Sand"

7. 1. 3 nach Zeile "08PO" wird eingefügt:

"10BR Mist Dunst"

7. 1. 4 Zeile "19FC" erhält folgende Fassung:

"19FC"
Funnel cloud (tornado or waterspout)
Großtrombe (Tornado oder Wasserhose)"

7. 1. 5 Die Zahl/Abkürzung "26RESH" wird geändert in "26RESNSH"

7. 1. 6 Die Erläuterung (engl. und deutsch) zu "30SA" bis "32SA" erhält folgende Fassung:

"Dust- or sandstorm, rising dust or sand
Staub- oder Sandsturm, aufgewirbelter Staub oder Sand"

7. 1. 7 Die Erläuterung (engl. und deutsch) zu "36DRSN" und "37DRSN" wird geändert in

"Low drifting snow niedriges Schneefegen"

7. 2 **Seite 2**

7. 2. 1 Die Zeile "77SN" wird geändert in

"77SG snow grains Schneegriesel"

7. 2. 2 Unter "87GR/88GR" wird die Erläuterung (deutsch) geändert in "Graupel".

8. Anlage 7 wird durch die neue Anlage 7 ersetzt.

Deutscher Wetterdienst
Zentralamt
Im Auftrag
Prof. Dr. Buschner

Anlage 7

Kriterien für die Abgabe von Sonderwettermeldungen
Criteria for the Issue of Special Weather Reports

Wetterelement Weather Element	Eine Sonderwettermeldung ist abzusetzen: Special Report to be made:
Bodenwind	1. bei Änderung der mittleren Windrichtung seit der letzten planmäßigen Wettermeldung oder Sonder-Wettermeldung um 30° oder mehr, falls die mittlere Windgeschwindigkeit vor und/oder nach der Änderung 20 Knoten oder mehr beträgt; 2. bei Änderung der mittleren Windgeschwindigkeit seit der letzten planmäßigen Wettermeldung oder Sonder-Wettermeldung um 10 Knoten oder mehr, falls die mittlere Windgeschwindigkeit vor und/oder nach der Änderung 30 Knoten oder mehr beträgt; 3. wenn die Abweichung von der zuletzt gemeldeten mittleren Windgeschwindigkeit (Böen) 10 Knoten oder mehr erreicht, falls die mittlere Windgeschwindigkeit vor und/oder nach der Änderung 15 Knoten oder mehr beträgt.
Surface wind	1. when the mean wind direction has changed by 30 degrees or more since the latest routine or special report already issued, if the mean speed before and/or after the change is 20 KT or more; 2. when the mean wind speed has changed by 10 KT or more since the latest routine or special report already issued, if the mean speed before and/or after the change is 30 KT or more; 3. when the variation from the mean surface wind speed (gusts) has increased by 10 KT or more from that given in the latest report, the mean speed before and/or after the change being 15 KT or more.
Sicht	wenn die meteorologische Sicht die Werte 8 km, 5000 m, 1500 m, 800 m **bei einer Verschlechterung** erreicht oder unterschreitet, **bei einer Besserung** erreicht oder überschreitet.
Visibility	when the meteorological visibility changes to or passes 8 km, 5000 m, 1500 m, 800 m.
Start- und Landebahnsichtweite (RVR)	wenn die RVR in der Nähe der Aufsetzzone die Werte 800 m, 400 m, 200 m **bei einer Verschlechterung** erreicht oder unterschreitet, **bei einer Besserung** erreicht oder überschreitet. **Anmerkung:** Eine Sonderwettermeldung ist auch abzusetzen, wenn die RVR bei einer Verschlechterung einen Wert von 1500 m unterschreitet bzw. bei einer Besserung einen solchen Wert erreicht und die meteorologische Sicht 1500 m und mehr beträgt.
Runway Visual Range (RVR)	**Note:** A special report shall also be issued — in case of deterioration if the RVR-value changes to less than 1500 m — in case of improvement if the meteorological visibility becomes 1500 m or more.
Gegenwärtiges Wetter	Bei Beginn, Ende oder Änderung der Stärke von: Gewitter Hagel Schnee und Regen gemischt gefrierendem Niederschlag Schneefegen Staubsturm Sandsturm Böen (ausgeprägte Einzelböen oder Böenlinie) Großtrombe (Tornado oder Wasserhose)
Present weather	When any one of the following begins, ends or changes in intensity: thunderstorm hail snow and rain mixed freezing precipitation drifting snow duststorm sandstorm squall funnel cloud (tornado or waterspout)
Bewölkung	wenn die Höhe der Untergrenze der Bewölkung, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt, die Werte 2000 ft 1000 ft 500 ft 200 ft 100 ft (nur bei Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II) **bei Verschlechterung** erreicht oder unterschreitet, **bei Besserung** erreicht oder überschreitet.
Clouds	when the height of base of cloud covering more than half of sky changes to or passes 2000 ft 1000 ft 500 ft 200 ft 100 ft (only during Category II All Weather Operations)

I – 337/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 18. August 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — Ni 2

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land: Niedersachsen

Standort: Osnabrück, Schinkelsberg

Geogr. Koordinaten: 52°17'50"N 08°06'18"O

Art des Hindernisses: Fernmeldeturm

Höhe über Grund: 158 m

Höhe über NN: 273 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 338/76

Änderung zu NfL I - 106/76 (Luftfahrthindernisse)

Frankfurt (Main), den 26. August 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — Ni 67

Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Fernmeldeturm Leer-Nüttermoor, veröffentlicht in NfL I - 106/76 Nr. 2 vom 12. 3. 1976, haben sich wie folgt geändert:

Höhe über Grund: 158 m

Höhe über NN: 160 m

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 339/76

Weltmeisterschaften für Gasballone 1976 in Augsburg

Frankfurt (Main), den 23. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Freiballonstartplatz VIA CLAUDIA (48°26'N 10°52'O), 4 sm westlich des Verkehrslandeplatzes Augsburg-Mühlhausen, findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, die Austragung der Weltmeisterschaften für Gasballone in der Zeit vom 11. bis 19. September 1976 statt.

Die Fahrten, die von etwa 20 Wettbewerbsteilnehmern durchgeführt werden, beginnen bei Sonnenaufgang und dauern bis zu 7 Stunden, wobei eine Höchstfahrtstrecke von etwa 120 km erreicht wird. Innerhalb der vorgenannten Zeit finden die Wettfahrten an jedem zweiten Tag statt. Diese Fahrten werden gesondert mit Fahrtbeginn und allgemeiner Drift und maximaler Höhe durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die erforderliche Koordination wird von der FS-Rst. München durchgeführt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 340/76

Flugtag in Jesenwang

Frankfurt (Main), den 26. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Sonderlandeplatz Jesenwang (48°11'N 11°08'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 18 .September 1976 in der Zeit von 1000 Uhr bis 1630 Uhr MGZ und am 19. September 1976 in der Zeit von 1000 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 80.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 341/76

Flugtag in Deckenpfronn

Frankfurt (Main), den 23. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Deckenpfronn (48°38'N 08°49'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 18. und 19. September 1976 in der Zeit von 1200 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 342/76

Flugtag in Hilzingen

Frankfurt (Main), den 23. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Hilzingen (47°46'N 08°46'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 18. und 19. September 1976 in der Zeit von SR bis SS ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 65.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 343/76

Tag der offenen Tür in Erndtebrück

Frankfurt (Main), den 17. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 32

Am 18. und 19. September 1976 findet in Erndtebrück ein Tag der offenen Tür statt.

Dabei werden am 18. September 1976 zwischen 1000 Uhr und 1300 Uhr MGZ Vorführungen militärischer Strahlflugzeuge sowie am 18. und 19. September 1976 zwischen 1000 Uhr und 1300 Uhr MGZ Fallschirmabsprünge und Vorführungen militärischer Hubschrauber durchgeführt.

Der Flugbetrieb findet im Luftraum 10 sm um 50 59 N 08 16 O vom Grund bis Flugfläche 100 statt.

Luftfahrzeugführer von nicht an den Vorführungen beteiligten Luftfahrzeugen werden ersucht, den vorgenannten Luftraum während der angegebenen Zeiten zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 344/76

Tag der offenen Tür in Osnabrück

Frankfurt (Main), den 17. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 32

Am 19. September 1976 findet in der General-Martini-Kaserne in Osnabrück ein Tag der offenen Tür statt.

Dabei werden in der Zeit von 0800 Uhr bis 1600 Uhr MGZ Vorführungen militärischer Strahlflugzeuge und Hubschrauber sowie Fallschirmabsprünge durchgeführt.

Der Flugbetrieb wird im Luftraum 12 sm um 52 15 N 08 03 O vom Grund bis Flugfläche 100 stattfinden.

Alle Luftfahrzeugführer von nicht an den Vorführungen beteiligten Luftfahrzeugen werden ersucht, den vorgenannten Luftraum während der angegebenen Zeit zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 345/76

Flugtag in Butzweilerhof

Frankfurt (Main), den 23. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Butzweilerhof (50°59'N 06°53'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 19. September 1976 in der Zeit von 1000 Uhr bis 1800 Uhr MGZ ein Großflugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 346/76

Flugtag Hütten/Hotzenwald

Frankfurt (Main), den 2. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Hütten/Hotzenwald (47°38'N 07°57'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 19. September 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1730 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 95.

An dem vorgenannten Segelfluggelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 347/76

Flugtag in Löchgau

Frankfurt (Main), den 23. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Löchgau (49°00'N 09°05'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 19. September 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1600 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 50.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 348/76

Militärische Tiefflugübung ALTER DAMMHIRSCH

Frankfurt (Main), den 17. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 11

Im Fluginformationsgebiet Bremen werden im Rahmen der militärischen Übung ALTER DAMMHIRSCH Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge in Sichtwetterbedingungen wie folgt durchgeführt:

Gebiet Nordseeküste

Der über dem Festland liegende Luftraum westlich der Flugüberwachungszone, nördlich 53 00 N und östlich 08 30 O.

Höhen

500 Fuß bis 1500 Fuß über Grund

Zeiten

Am 21. September 1976 von 1100 Uhr bis 1800 Uhr MGZ
Am 22. September 1976 von 0430 Uhr bis 1755 Uhr MGZ
Am 23. September 1976 von 0440 Uhr bis 1100 Uhr MGZ

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 349/76

Flugtag auf dem Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen

Frankfurt (Main), den 23. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen (48°47'N 10°16'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen herrschen, am 25. und 26. September 1976 in der Zeit von 1100 Uhr bis 1800 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 60.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 350/76

Flugtag in Warngau

Frankfurt (Main), den 2. Juni 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Am 25. September 1976 findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen vorherrschen, in der Zeit von 1300 Uhr bis 1700 Uhr MGZ in Warngau (47°50'N 11°42'O) ein Flugtag statt.

Die Flüge finden in dem Raum innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die o. g. Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 4500 Fuß über NN. Eine kurzfristige Anhebung auf 5500 Fuß über NN zum Absetzen von Fallschirmspringern ist möglich.

An dem vorgenannten Außenlandegelände und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 351/76

Flugtag in Bruck

Frankfurt (Main), den 26. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Sonderlandeplatz Bruck (49°13'N 12°18'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen vorherrschen, am 26. September 1976 in der Zeit von 1300 Uhr bis 1700 Uhr MGZ ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt 5000 Fuß über NN.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 352/76

Flugtag in Paderborn-Lippstadt

Frankfurt (Main), den 26. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Verkehrslandeplatz Paderborn-Lippstadt (51°37'N 08°37'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen vorherrschen, am 26. September 1976 in der Zeit von 1100 Uhr bis SS ein Flugtag statt.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 100.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Flugbetrieb zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 353/76

Luftübung BROWN FALCON 76-2

Frankfurt (Main), den 17. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 3

Die Luftübung BROWN FALCON 76 — 2 findet am 29. September 1976, Ausweichtag ist der 30. September 1976, von 0100 Uhr bis 1700 MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung BROWN FALCON vom 26. April 1976 (NfL I — 181/76) statt.

Das genaue Datum der Übung wird am 28. September 1976 durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 354/76

Luftübung AIR RECO

Frankfurt (Main), den 17. August 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 32

Im Fluginformationsgebiet Frankfurt findet in der Zeit vom 5. bis 7. Oktober 1976 die militärische Übung AIR RECO mit verstärkter Flugtätigkeit militärischer Strahlflugzeuge und Hubschrauber in Sichtwetterbedingungen in dem nachfolgend beschriebenen Luftraum zu den angegebenen Zeiten wie folgt statt:

Raum Karlsruhe — Kitzingen

49 30 N 08 45 O — 50 00 N 10 05 O — 49 30 N 10 18 O — 48 50 N 08 25 O — 49 30 N 08 45 O vom Grund bis 3000 Fuß über Grund

Daten und Zeiten

Vom 5. Oktober 1976 0001 Uhr MGZ bis 7. Oktober 1976 2400 Uhr MGZ

Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung AIR RECO beteiligten Luftfahrzeugen werden ersucht, den Übungsluftraum während der angegebenen Zeiten zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 355/76

Aufhebung der Bekanntmachung über Versuche mit Laser-Strahlen über dem Stadtgebiet von Darmstadt

Frankfurt (Main), den 26. August 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die Versuche mit Laser-Strahlen über dem Stadtgebiet von Darmstadt sind beendet.

Die Bekanntmachung hierüber, veröffentlicht mit NfL I — 67/72 vom 18. Februar 1972, wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 356/76

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Landshut und Gestattung der Betriebsaufnahme

München, den 5. August 1976
315 — 7833a — 9 — 1/76

Die Genehmigung des Flugplatzes Landshut (NfL I — 267/75) vom 16. Juli 1975 wurde in Abschnitt A, Start- und Landebahn, Belag: Gras **in Hartbelagbahn** geändert.

Aufgrund der am 1. Juli 1976 durchgeführten Abnahmeprüfung wurde die Aufnahme des Flugbetriebs auf der Hartbelagbahn gestattet. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß der nördliche und südliche Sicherheitsstreifen der Start- und Landebahn noch nicht die erforderliche Bodenfestigkeit besitzt und bis auf weiteres nicht berollt werden kann.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Dr. Henle

I – 357/76

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim

Nürnberg, den 20. August 1976
Nr. 315/4 — 859/31 77

I.

Mit Bescheid der Regierung von Mittelfranken — Luftamt Nordbayern — vom 5. 12. 1973 Nr. 315/4—859/31 77 wurde dem Flugsportverein Bad Windsheim e. V. die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes erteilt.

Gemäß § 44 Abs. 3 i. V. m. § 53 Abs. 1 (LuftVZO) wird die Genehmigung wie folgt bekanntgemacht:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Bad Windsheim
2. Lage: Landkreis Neustadt — Bad Windsheim, etwa 3,7 km nordwestlich der Stadt Bad Windsheim
3. Flugplatzbezugspunkt:
   a) geographische Lage 49°30'40"N 10°22'04"O
   b) Höhe über NN: 372 m
4. Richtung (rechtweisend) 77°/257°
5. Abmessungen der Start- und Landebahn:
   a) Länge 690 m
   b) Breite 30 m
   c) Belag Gras
6. Länge der Seilauslegebahn: 750 m
7. Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen:
   a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
   b) Motorsegler, die mit eigener Kraft starten
   c) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten.

   zugelassen sind
   — Windenstart
   — Flugzeugschleppstart

II.

Aufgrund der am 18. 8. 1976 durchgeführten Abnahmeprüfung hat die Regierung von Mittelfranken — Luftamt Nordbayern — mit Bescheid vom 20. 8. 1976 Nr. 315/4 — 859/31 77 die Betriebsaufnahme auf dem Sonderlandeplatz mit Wirkung vom 21. 8. 1976 gestattet. Die Betriebserlaubnis erstreckt sich auf eine Start- und Landebahn von 640 m Länge.

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern
Im Auftrag
Triftshaeuser

I – 358/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim

Karlsruhe, den 15. Juli 1976
Nr. 24-52/2314

Gemäß § 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. d. F. vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung i. d. F. der Bekanntmachung von 14. 11. 1969 (BGBl. I

S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim folgende Regelung getroffen:

I. ALLGEMEINES

1. Hinweis

Am Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim findet Flugbetrieb mit Flugzeugen, Hubschraubern, Motorseglern und Segelflugzeugen im Winden- und Flugzeugschleppstart statt. Der Flugbetrieb darf am Tage und bei Nacht nur nach den Sichtflugregeln durchgeführt werden.

2. Sprechfunkverkehr

2. 1 Am Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim dürfen nur Luftfahrzeuge mit betriebsbereiter Funkanlage für den Sprechfunkverkehr verkehren; Ausnahmen PPR.

2. 2 Bei Anflügen ist mit der Luftaufsicht Mannheim-Neuostheim aus mindestens 5 sm Entfernung vom Flugplatz Sprechfunkverbindung aufzunehmen und anschließend aufrechtzuerhalten.

2. 3 Folgende Angaben sind unaufgefordert zu übermitteln:

a) Einflug in den Gegenanflugteil.

b) Eindrehen in den Endanflugteil sowie

c) Fehlanflüge

2. 4 Für Platzflüge im Schulbetrieb kann die Luftaufsicht Ausnahmen gestatten.

II. BENUTZUNG DES ROLLFELDES (vgl. Landekarte AIP III)

1. Landebahnen

1. 1 Flugzeuge und Motorsegler mit laufendem Triebwerk benutzen die Asphaltbahn; Benutzung der Grasbahn PPR.

1. 2 Schleppflugzeuge, Schleppzüge und Hubschrauber benutzen die Grasbahn; Ausnahmen PPR.

1. 3 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk benutzen die Landebahnen für Segelflugzeuge.

2. Übriges Rollfeld

2. 1 Rollbewegungen, die außerhalb der befestigten Rollbahnen ausgeführt werden müssen sowie Schwebebewegungen zum Umsetzen von Hubschraubern sind mit der Luftaufsicht abzusprechen.

2. 2 Fahrzeuge aller Art dürfen das Rollfeld nur mit Erlaubnis der Luftaufsicht befahren.

III. FLUGBETRIEB

1. Überflughöhen

1. 1 Bei Start und Landung muß die Flughöhe querab der ca. 1 km westlich der Schwelle 09 stehenden Hochhausgruppe mindestens 580 Fuß MSL (= 270 Fuß über Flugplatzbezugspunkt) betragen. Zu der Hochhausgruppe ist außerdem südlich ein horizontaler Mindestabstand von 150 Meter einzuhalten.

1. 2 Der den Flugplatz im Osten begrenzende Rhein-Neckar-Schnellweg ist bei Start bzw. Landung von allen Luftfahrzeugen in mindestens 380 Fuß MSL, von Flugzeugen mit anhängendem Schleppseil oder Banner in mindestens 510 Fuß MSL zu überfliegen.

1. 3 Die den östlichen An- und Abflugbereich kreuzenden Hochspannungsleitungen sind bei Start- bzw. Landung von allen Luftfahrzeugen in mindestens 510 Fuß MSL, von Flugzeugen mit anhängendem Schleppseil oder Banner in mindestens 610 Fuß MSL zu überfliegen.

2. Motorflugbetrieb (Flugzeuge, Drehflügler, Motorsegler)

2. 1 Platzrunde:

2. 1. 1 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die in der Sichtanflugkarte (AIP III) dargestellte Südplatzrunde zu fliegen.

2. 1. 2 Im Gegenanflugteil ist die Flughöhe von 1000 ft MSL einzuhalten.

2. 1. 3 Im Durchstartfalle ist die vorgeschriebene Platzrunde erneut auszufliegen.

2. 1. 4 Bei frühzeitigem Abbruch eines Landeanflugs in Richtung 09 ist nach rechts wegzudrehen und erneut in den Gegenanflugteil einzufliegen.

2. 1. 5 Luftfahrzeuge, die aufgrund ihrer Leistungsdaten die Platzrunde gemäß 2. 1. 1 nicht einhalten können, fliegen eine vergrößerte Südplatzrunde in mindestens 1200 ft MSL. Hiervon ist die Luftaufsicht Mannheim-Neuostheim spätestens bei Aufnahme der Sprechfunkverbindung gemäß I. 2. 2 zu unterrichten. Bis zum Eindrehen in den Endanflugteil darf die Flughöhe 1200 ft MSL nicht unterschritten werden.

2. 2 Anflüge:

2. 2. 1 Direktanflüge zur Landung sind nur mit vorher eingeholter Erlaubnis der Luftaufsicht Mannheim-Neuostheim erlaubt.

2. 2. 2 Der Einflug in die Platzrunde hat von Osten, Süden oder Westen in den Gegenanflugteil zu erfolgen.

2. 2. 3 Bei Flügen zum Platz aus nordwestlichen, nördlichen und nordöstlichen Richtungen unterhalb 1300 ft MSL ist der Landeplatz für den Einflug in die Platzrunde im Mindestabstand von 2 NM westlich oder östlich zu umfliegen.

2. 3 Abflüge:

2. 3. 1 Nach dem Start darf vor Erreichen von 1300 ft MSL im Platzbereich nicht nach Norden abgedreht werden.

2. 3. 2 Solange an einer Schleppwinde oder am Segelflugstartplatz eine gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist, ist der Start mit Flugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern untersagt und am Haltepunkt zu warten. Ein Start ist erst dann zulässig, wenn keine Warnblinkleuchte mehr in Betrieb ist.

2. 3. 3 Bei Abflügen von der Startbahn 27 zu Schulplatzrunden fliegen Flugzeuge und Motorsegler aus Lärmschutzgründen eine verkürzte Südplatzrunde.

2. 5 Luftarbeit:

2. 5. 1 Starts und Landungen zu und von Luftarbeitsflügen, die besonderer Einrichtungen oder Vorkehrungen am Boden bedürfen (z. B. Bannerschlepp), sind vorher mit der Luftaufsicht Mannheim-Neuostheim abzustimmen.

2. 5. 2 Zum Bannerabwurf oder Ähnlichem den Platz anfliegende Luftfahrzeuge haben hierzu rechtzeitig eine Erlaubnis einzuholen.

3. Segelflugbetrieb

3. 1 Flugzeugschlepp:

3. 1. 1 Flugzeugschleppzüge starten auf der Grasbahn 09/27. Die Ziffern 2. 3. 1 und 2. 3. 2 gelten sinngemäß.

3. 1. 2 Flugzeugschleppzüge dürfen nur starten, wenn sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Landeanflug auf die Hartbelagbahn bzw. die Grasbahn oder im Ausrollen auf einer der genannten Bahnen befindet.

3. 1. 3 Schleppflugzeuge mit anhängendem Schleppseil verfahren gemäß 2. 1. 1 bis 2. 1. 4. Der Seilabwurf hat an der von der Luftaufsicht Mannheim-Neuostheim jeweils festgelegten Stelle aus mindestens 150 Fuß Höhe über Grund zu erfolgen. Landungen mit anhängendem Schleppseil sind nicht erlaubt.

3. 1. 4 Flugzeugschleppzüge oder Schleppflugzeuge mit anhängendem Schleppseil, die nicht am Platz gestartet sind und sich im Anflug auf den Landeplatz befinden, haben gemäß 2. 5. 2 und 3. 1. 3 bzw. 3. 3 zu verfahren.

3. 1. 5 Die Luftaufsicht Mannheim-Neuostheim kann von Ziffer 3. 1. 1 Satz 1 Ausnahmen gestatten oder anordnen.

3. 2 Windenstart:

3. 2. 1 Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Landeanflug auf einer der Landebahnen befindet und wenn der Windenschleppbereich am Boden und in der Luft frei ist.

3. 2. 2 Bei Startrichtung 27 dürfen Windenstarts nur durchgeführt werden, wenn die südliche Querwindkomponente 5 m/sek. (10 Kt) nicht übersteigt.

3. 3 Segelflug:

(Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk):

3. 3. 1 Segelflugzeuge benutzen die vorgeschriebene Nordplatzrunde. Anfliegende Segelflugzeuge haben sich vor Punkt Position in die Platzrunde einzuordnen.

3. 3. 2 Im Bereich der Motorflugplatzrunde sind Thermikflüge unterhalb 1500 ft MSL zu unterlassen.

4. Luftschiffahrt

4. 1 Mit der Luftaufsicht Mannheim-Neuostheim sind die An- und Abflugverfahren, der Lande- bzw. Startpunkt und ggfs. die Verankerungsstelle jeweils so früh wie möglich abzusprechen bzw. festzulegen.

IV. ORDNUNGSWIDRIGKEITEN UND STRAFTATEN

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 10 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

V. SCHLUSSBESTIMMUNG

Diese Regelung tritt zwei Wochen nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

Regierungspräsidium Karlsruhe
T r i p p e l

I – 359/76

Ergänzung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Stade

Oldenburg, den 13. August 1976
302/30311-20

Am 31. 10. 1975 habe ich die dem Luftsportverein Günther Groenhoff e. V., 2160 Stade, am 29. 11. 1973 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Stade wie folgt ergänzt:

1. Genehmigt wird eine zusätzliche Start- und Landebahn für Flugzeuge (Beton):

a) Richtung: 108°/288° rechtweisend
b) Länge: 650 m
c) Breite: 17 m
d) Streifen: Rechteck von 710 x 60 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt.

2. Die Start- und Landebahn darf von Flugzeugen bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 2.000 kg (MPW), Motorseglern und Segelflugzeugen im Flugzeugschleppstart benutzt werden.

3. Die Betriebsfreigabe erfolgte am 15. 6. 1976.

Der Präsident
des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg
Im Auftrag
C o r d e s

Druckfehlerberichtigung

In NfL I — 173/76 ist die Angabe 51 49 N zu ändern in **51 42 N.**
Die Berichtigung im Anschluß an NfL I — 333/76 ist überholt.

NfL I - 360-370/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 23. September 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 360/76	Bekanntmachung der Landeplätze in der Bundesrepublik Deutschland, die den Einschränkungen nach § 1 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen unterliegen	229
I — 361/76	68. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung von Funkfrequenzen)	229
I — 362/76	2. VO zur Änderung der 58. DVO zur LuftVO (Anwendung von Sekundärradar im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland)	230
I — 363/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	230
I — 364/76	Änderung zu NfL I - 20/74 (Luftfahrthindernisse)	230
I — 365/76	Aufhebung der Bekanntmachung über die Errichtung eines Luftfahrthindernisses	230
I — 366/76	Bekanntmachung über die Außerbetriebsetzung der Gleitwinkelbefeuerung 08 (VASIS 08) am Flughafen Stuttgart	230
I — 367/76	Militärische Übung im Raum Höxter	230
I — 368/76	Fesselballonaufstiege des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz bei Gundremmingen und am Flugplatz Landshut	231
I — 369/76	Vorübergehende Flugbetriebseinschränkungen auf dem Flughafen Stuttgart	231
I — 370/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Freiburg i. Br.	231

Inhaltsangabe der NfL II - 90/76 vom 23. September 1976

II — 90/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 91-94/76 vom 23. September 1976

II — 91/76 8. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II — 92/76 Bekanntmachung der Bedingungen für die luftsportliche Ausbildungstätigkeit von Fliegerclubs der Royal Air Force in der Bundesrepublik Deutschland

II — 93/76 Ergänzung zur Bekanntmachung der Richtlinien für den Betrieb des Fluggeräts "Hippie"

II — 94/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Prüfungsnachweise, Befähigungsnachweise —

I – 360/76

Bekanntmachung der Landeplätze in der Bundesrepublik Deutschland, die den Einschränkungen nach § 1 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen unterliegen

Bonn, den 26. August 1976
L 4/60.88-4042 Vm 76

Gemäß § 3 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. 8. 1976 (BGBl I S. 2216) gebe ich hiermit die Landeplätze bekannt, die infolge der Zahl der Flugbewegungen im Jahre 1975 oder auf Grund einer Entscheidung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde den Einschränkungen nach § 1 der Verordnung unterliegen. Die Bekanntmachung wirkt ab 1. 10. 1976 und gilt bis zu einem Termin, der in der Bekanntmachung einer neuen Liste auf Grund der Flugzeugbewegungen des Jahres 1976 genannt werden wird.

Baden-Württemberg:

Baden-Baden/Oos
Donaueschingen
Freiburg i. Br.
Friedrichshafen
Karlsruhe-Forchheim
Mannheim-Neuostheim

Bayern:

Ampfing
Augsburg
Bayreuth-Bindlacher Berg
Burg Feuerstein
Eggenfelden
Herzogenaurach
Hettstadt bei Würzburg
Jesenwang
Kempten-Durach
Landshut-Ellermühle
Rosenthal-Field-Plössen
Straubing-Wallmühle

Hessen:

Bad Nauheim/Reichelsheim
Egelsbach
Gelnhausen
Korbach

Niedersachsen:

Borkum
Ganderkesee
Juist
Norderney
Nordhorn-Klausheide
Osnabrück
Weser-Wümme
Wilhelmshaven

Nordrhein-Westfalen

Aachen-Merzbrück
Arnsberg
Bad Oeynhausen-Minden (Porta Westfalica)
Bielefeld-Windelsbleiche
Bonn-Hangelar
Borkenberge
Dortmund-Wickede
Grefrath-Niershorst
Köln-Butzweilerhof
Marl-Loemühle
Mönchengladbach
Münster-Telgte
Oerlinghausen
Paderborn-Ahden
Stadtlohn-Wenningfeld

Rheinland-Pfalz:

Koblenz-Winningen
Pirmasens-Zweibrücken
Trier-Euren
Worms

Schleswig-Holstein:

Uetersen

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Rehm

I – 361/76

Achtundsechzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Funkfrequenzen) vom 9. September 1976

Frankfurt (Main), den 9. September 1976
BFS/Z I 5/I 4 — Az.: 112 : 062 52

Aufgrund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 20 vom 30. Januar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 35/76), zuletzt geändert durch die Siebenundsechzigste Änderungsverordnung vom 8. April 1976 (Bundesanzeiger Nr. 75 vom 21. April 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 132/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 Absatz 1 werden

1. unter "Flugverkehrskontrollstelle Bremen, Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245" die Frequenz "249,10 (MIL)" durch die Frequenz "290,70 (MIL)" ersetzt;

2. unter "Flugverkehrskontrollstelle Düsseldorf, Anflugkontrolldienst" die Frequenz "119,30 (PAR)" gestrichen;

3. unter "Flugverkehrskontrollstelle Frankfurt, Anflugkontrolldienst" die Frequenzen "256,50 (MIL)" und "279,10 (MIL)" gestrichen;

4. unter "Flugverkehrskontrolldienst Frankfurt, Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245"

   a) zwischen der Frequenz "125,20 (ACC)" und der Frequenz "**125,40** (FIS/DFIS)" die Frequenz "125,25 (ACC)" eingefügt,

   b) zwischen der Frequenz "247,20 (MIL)" und der Frequenz "326,70 (MIL)" die Frequenzen "256,50 (MIL)" und "279,10 (MIL)" eingefügt;

5. unter "Flugverkehrskontrollstelle Maastricht, Bezirkskontrolldienst oberhalb Flugfläche 245" die Frequenz "135,70 (ACC)" gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 24. September 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 362/76

Zweite Verordnung zur Änderung der Achtundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) vom 27. August 1976

Frankfurt (Main), den 27. August 1976
BFS/Z I 5 a — Az.: 556

Auf Grund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), und des § 4 der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge vom 11. Juni 1968 (Bundesgesetzblatt I S. 646) wird verordnet:

Artikel 1

Die Achtundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Anwendung von Sekundärradar im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) vom 15. April 1976 (Bundesanzeiger Nr. 84 vom 5. Mai 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 159/76), geändert durch die Erste Änderungsverordnung vom 4. August 1976 (Bundesanzeiger Nr. 147 vom 7. August 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 303/76), wird wie folgt geändert:

§ 4 Abs. 3 wird durch folgende Neufassung ersetzt:

"(3) Der Führer eines Luftfahrzeuges, das gewaltsam entführt wird, soll sich bemühen, den SSR-Transponder auf Modus A Code 7500 zu schalten, um seine Lage anzuzeigen, falls nicht die Umstände den Gebrauch des Codes 7700 rechtfertigen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 10. September 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 363/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 30. August 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — NW 191

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land: Nordrhein-Westfalen
Standort: Köln-Worringen
Geogr. Koordinaten: 51°04'05"N 06°50'10"O
Art des Hindernisses: Schornstein
Höhe über Grund: 150,00 m
Höhe über NN: 194,25 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 364/76

Änderung zu NfL I - 20/74 (Luftfahrthindernisse)

Frankfurt (Main), den 18. August 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — NW 34

Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Kühlturm Schmehausen, veröffentlicht in NfL I - 20/74 Nr. 3, haben sich wie folgt geändert:

Höhe über Grund: 181,00 m
Höhe über NN: 247,40 m

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 365/76

Aufhebung der Bekanntmachung über die Errichtung eines Luftfahrthindernisses

Frankfurt (Main), den 9. September 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — Br 57

Die durch NfL I - 299/75 vom 25. 9. 1975 bekanntgegebene Errichtung eines Luftfahrthindernisses wird hiermit aufgehoben, weil die 2 Turmdrehkräne in Bremen-Vegesack mit einer Höhe von 70 m über NN wieder abgebaut worden sind.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 366/76

Bekanntmachung über die Außerbetriebsetzung der Gleitwinkelbefeuerung 08 (VASIS 08) am Flughafen Stuttgart

Stuttgart, den 8. September 1976
Az.: V 8706/187

Die Gleitwinkelbefeuerung 08 (VASIS 08) ist auf Dauer stillgelegt.

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand
und Verkehr
Baden-Württemberg
Im Auftrag
Zeller

I – 367/76

Militärische Übung im Raum Höxter

Frankfurt (Main), den 7. September 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 3

Im Fluginformationsgebiet Bremen findet in den nachfolgend beschriebenen Gebieten verstärkte Flugtätigkeit von militärischen Strahlflugzeugen und Hubschraubern in Sichtwetterbedingungen zu den angegebenen Zeiten wie folgt statt:

Gebiet 1

51 55 N 09 08 O — 51 51 N 09 25 O — 51 48 N 09 28 O — 51 35 N 09 25 O — 51 32 N 09 02 O — 51 42 N 09 01 O — 51 48 N 09 04 O — 51 55 N 09 08 O, ausgenommen die Stadtgebiete von Holzminden, Höxter und Bad Driburg.

Gebiet 2

51 53 N 09 13 O — 51 58 N 09 30 O — 51 58 N 09 35 O — 51 53 N 09 56 O — 51 40 N 09 49 O — 51 42 N 09 37 O — 51 39 N 09 35 O — 51 49 N 09 12 O — 51 53 N 09 13 O, ausgenommen die Stadtgebiete von Stadtoldendorf, Holzminden, Höxter und Bad Hermannsborn.

Höhen

Vom Grund bis 4000 Fuß über NN

Daten und Zeiten

Gebiet 1

Am 11., 14. und 19. Oktober 1976 täglich von 0730 Uhr bis 1600 Uhr MGZ

Gebiet 2

Vom 27. September 1976 bis 1. Oktober 1976, vom 4. bis 8. Oktober 1976 und am 12., 13., 15. und 18. Oktober 1976 täglich von 0730 Uhr bis 1600 Uhr MGZ.

Ausweichtage sind 20. bis 22. und 25. bis 29. Oktober 1976.

Die Nutzung der Ausweichtage wird mit NOTAM Class I bekanntgegeben.

Luftfahrzeugführer von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen werden ersucht, den angegebenen Luftraum zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 368/76

Fesselballonaufstiege des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz bei Gundremmingen und am Flugplatz Landshut

Frankfurt (Main), den 10. September 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223 63

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz führt in der Nähe des Kernkraftwerks Gundremmingen (48°30'N 10°25'O) und am Flugplatz Landshut (48°30'49"N 12°02'11"O) Messungen zu unbestimmten Zeiten mit Fesselballonen durch.

Die maximale Höhe beträgt 500 Fuß über Grund.

Die einzelnen Aufstiege werden zusätzlich mittels NOTAM Class I bekanntgegeben.

Die Messungen werden bis zum 31. Dezember 1976 durchgeführt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 369/76

Vorübergehende Flugbetriebseinschränkungen auf dem Flughafen Stuttgart

Stuttgart, den 6. September 1976
Az.: V 8706/185

1. Auf der Start- und Landebahn 08/26 finden, wie im Herbst 1975, im Abschnitt km 0,0 (westliches Bahnende) bis km 1,920 weitere umfangreiche Instandhaltungsmaßnahmen (Unterpressungen, Auswechseln zerstörter Plattenfelder) in der Zeit vom 4. 10. 1976, 2240 Uhr bis zum 6. 11. 1976, 0640 Uhr MEZ statt.

Entlang des nördlichen Randes der Start- und Landebahn wird gleichzeitig eine Entwässerungsmulde und Dränageleitung hergestellt. Während dieser Zeit ist die Start- und Landebahn 08/26 jede Nacht zwischen 2240 Uhr und 0640 Uhr MEZ für den Luftverkehr ausnahmslos gesperrt.

Der Streifen ist ab 4. 10. 1976 im Bereich der Mulde vorübergehend nicht ausreichend tragfähig und nicht berollbar.

2. Das Vorfeld wird im Bereich vor den Hallen D und Q, am nördlichen Rand der Abstellpositionen 6a und 6b, vom 14. 9. 1976 bis 29. 10. 1976 grunderneuert. Dieser Teil des Vorfeldes (15 x 300 m) ist während dieser Zeit für den Luftverkehr gesperrt.

Die Baustellen werden in dem erforderlichen Umfange ICAO-markiert und befeuert. Einzelheiten der Betriebseinschränkungen sowie Gefahrenhinweise werden durch NOTAM Class I jeweils rechtzeitig bekanntgemacht.

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand
und Verkehr
Baden-Württemberg
Im Auftrag
Zeller

I – 370/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Freiburg i. Br.

Freiburg i. Br., den 1. September 1976
Az.: 24/52/5072-3/2

Gemäß § 29 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), zuletzt geändert durch die Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (BGBl. I S. 53) wird für den Flugplatzverkehr auf dem Verkehrslandeplatz Freiburg i. Br. folgende Regelung getroffen.

I. Allgemeines

1. Flugbetriebsflächen (siehe Luftfahrthandbuch Band III)

2. Flugbetrieb

2. 1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

2. 2 Der Verkehrslandeplatz Freiburg i. Br. liegt nord-östlich der Kontrollzone Bremgarten; deshalb ist zu beachten:

2. 2. 1 Flüge vom, zum und am Verkehrslandeplatz Freiburg dürfen im Sektor 180° bis 045° rechtweisend — im Uhrzeigersinn vom Verkehrslandeplatz — im Umkreis von 5 NM um den Verkehrslandeplatz eine Flughöhe von 1800 ft MSL nicht überschreiten (Ziffer IV. bleibt unberührt).

2. 3 Zwischen der Luftaufsicht Freiburg i. Br. und der Flugverkehrskontrollstelle Bremgarten ist über eine direkte Fernsprechleitung eine Koordinierung der benachbarten Flugbetriebe sicherzustellen. Die Luftaufsicht Freiburg i. Br. informiert sich zu Beginn des täglichen Flugbetriebes bei der Flugverkehrskontrolle Bremgarten insbesondere über die zeitliche Wirksamkeit der Kontrollzone, den QNH-Wert des Flugplatzes Bremgarten sowie über die Wetterverhältnisse im Raum Freiburg i. Br./Bremgarten.

3. Durchflüge durch die Kontrollzone Bremgarten

Für den Durchflug durch die Kontrollzone Bremgarten ist eine Flugverkehrsfreigabe bei der Flugverkehrskontrollstelle Bremgarten einzuholen.

4. Flugbetrieb bei gleichzeitigem militärischen Flugbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz Freiburg

Ziviler Flugbetrieb darf bei gleichzeitigem militärischen Flugbetrieb nur stattfinden, wenn

a) eine angemessene sprachliche Verständigungsmöglichkeit zwischen dem französischen Kontrollpersonal und dem zivilen Luftaufsichtspersonal gegeben ist,

b) die Zusammenarbeit des franz. Kontrolleurs und der deutschen Luftaufsicht in einem Raum — jedoch mit Boden-Bord-Sprechfunktätigkeit auf getrennten Frequenzen, und

c) die Ampelanlage für den Hubschrauber-Schwebebetrieb zwischen dem Hubschrauberfeld und dem militärischen Vorfeld in Betrieb ist.

5. Sprechfunkverkehr

5. 1 Am Verkehrslandeplatz dürfen nur Luftfahrzeuge mit betriebsklarem UKW-Sende-Empfangsgerät für den Sprechfunkverkehr verkehren. Ausnahmen: PPR

5. 2 Bei Anflügen ist aus einer Entfernung von mindestens 5 NM vom Verkehrslandeplatz mit der Luftaufsicht des Verkehrslandeplatzes Sprechfunkverbindung aufzunehmen und ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

5. 3 Beim Anflug sind unaufgefordert folgende Angaben über Sprechfunk zu übermitteln:

a) Einflug in den Quer- und Endteil sowie

b) Fehlanflüge.

5. 4 Soweit beim Anflug Funkkontakt mit der Flugverkehrskontrollstelle Bremgarten besteht, ist nach deren Anweisung mit der Luftaufsicht Freiburg i. Br. Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

6. Höhenmessereinstellung

Um die vorgeschriebenen Flughöhen genau einhalten zu können, haben Luftfahrzeugführer den QNH-Wert des Flugplatzes Bremgarten einzustellen. Dieser Luftdruckwert kann von der Luftaufsicht Freiburg i. Br. über Sprechfunk oder fernmündlich eingeholt werden.

II. Benutzung des Rollfeldes

1. Flugzeuge, Motorsegler und Drehflügler — ausgenommen militärische Drehflügler — benutzen die Hartbelag-Start- und Landebahn.

2. Flugzeugschleppzüge und Schleppflugzeuge benutzen die Gras-Start- und Landebahn.

3. Segelflugzeuge benutzen die Landebahn für Segelflugzeuge.

4. Flugzeuge und Motorsegler benutzen zum Rollen die gekennzeichneten Rollwege.

5. Drehflügler benutzen zu Schwebebewegungen zwischen der Hartbelag-Start- und Landebahn und den Abstellplätzen die gekennzeichneten Rollwege.

6. Das Wenden und Zurückrollen auf der Hartbelag-Start- und Landebahn ist untersagt. Für das Zu- und Abrollen sind die gekennzeichneten Rollwege zu benutzen.

7. Beabsichtigte Abweichungen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch die Luftaufsicht Freiburg i. Br.

III. Flugbetrieb mit Flugzeugen, Drehflüglern und Motorseglern

1. An- und Abflugverkehr

1. 1 Auf der Hartbelag- und auf der Gras-Start- und Landebahn dürfen Luftfahrzeuge nicht zur selben Zeit starten und/oder landen.

1. 2 Einflüge in die Platzrunde haben aus westlicher Richtung über den Gegenanflug zu erfolgen.

1. 3 Direkt-An- und Abflüge sind nur zulässig nach vorheriger Absprache mit der Luftaufsicht und wenn der Platzrundenverkehr nicht gestört wird.

1. 4 Über die südlich und westlich vom Verkehrslandeplatz verlaufende elektrifizierte Eisenbahnlinie ist eine Überflughöhe von mindestens 300 ft GND einzuhalten.

2. Anflüge ohne Funk

Anflüge ohne Funk (Ziffer I. 5. 1) haben aus östlicher Richtung zu erfolgen; dabei ist der Verkehrslandeplatz über der Landebahnmitte in westlicher Richtung in 1700 ft MSL zu überqueren und in den Gegenanflugteil der Platzrunde einzufliegen.

IV. Platzrundenverkehr

1. Militärische Drehflügler fliegen das von den französischen Stationierungsstreitkräften festgelegte An- und Abflugverfahren.

2. Flugzeuge, Schleppzüge, Schleppflugzeuge, Motorsegler und andere Drehflügler dürfen nur westliche Platzrunden in einer Höhe von 1700 ft MSL fliegen.

V. Besondere Regelungen für den Segelflugbetrieb und Bannerschlepp

1. 1 Während der Betriebszeiten der französischen Stationierungsstreitkräfte an Werktagen von Montag bis Freitag (ausgenommen die auf Werktage fallenden französichen Feiertage 14. Juli, 15. August und 11. November) darf Segelflugbetrieb nur stattfinden, wenn der französische Flugplatzkommandant eine Ausnahmegenehmigung erteilt hat. Diese Ausnahmegenehmigung ist mindestens 1 Stunde vorher über die Luftaufsicht Freiburg i. Br. einzuholen.

1. 2 Die Segelflugstart-Betriebsordnung (SBO) des deutschen Aeroclubs e. V. ist einzuhalten.

1. 3 Bei Flugzeugschleppstart in Richtung 16 darf die Straße "Am Flughafen" nicht unter 1100 ft MSL/300 ft GND überflogen werden.

1. 4 Schleppflugzeuge mit anhängendem Schleppseil haben über der Bahnstromversorgungsleitung der Deutschen Bundesbahn eine Überflughöhe von mindestens 1400 ft MSL (500 ft GND) einzuhalten.

1. 5 Das Schleppseil ist auf der Gras-Start- und Landebahn abzuwerfen.

1. 6 Nach dem Abwurf ordnet sich das Schleppflugzeug in die für Flugzeuge vorgeschriebene westliche Platzrunde ein.

1. 7 Segelflugzeuge fliegen die innere West-Platzrunde.

1. 8 Thermikflüge im Bereich der Platzrunden sind untersagt.

2. Bannerschlepp

2. 1 Das Banner ist an der von der Luftaufsicht bestimmten Stelle aufzunehmen und abzuwerfen.

2. 2 Die Banneraufnahme und der Bannerabwurf dürfen nur durchgeführt werden, wenn sich kein Luftfahrzeug im Start oder im Endteil des Landeanfluges befindet.

2. 3 Der beabsichtigte Bannerabwurf ist der Luftaufsicht vor Einflug in den Platzrundenbereich des Verkehrslandeplatzes über Sprechfunk mitzuteilen.

VI. Sonstige Bestimmungen

Auf dem Rollfeld dürfen Fußgänger und Fahrzeuge, abgesehen von den besonders gekennzeichneten Fahrzeugen der Luftaufsicht, nur mit Zustimmung der Luftaufsichtsstelle verkehren. Die Zustimmung ist vorher bei der Luftaufsicht einzuholen.

Den zur Sicherung des Flugplatzverkehrs auf dem Rollweg erlassenen Verfügungen der Luftaufsicht ist Folge zu leisten.

VII. Hinweise

1. Schulbetrieb mit Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen und Fallschirmspringern.

2. Die unter Ziffer I, III, V aufgeführten Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Band III, in Kartenform dargestellt.

VIII. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehenden Regelungen können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVO als Straftaten verfolgt werden.

IX. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt am 15. Oktober 1976 in Kraft.

Die Regelung des Flugbetriebs auf dem Verkehrslandeplatz Freiburg i. Br. vom 2. März 1973, NfL I - 183/73 mit den Berichtigungen in NfL I - 214/73 und I - 275/73, wird aufgehoben.

Regierungspräsidium Freiburg
Dr. Nasall

NfL I - 371-383/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 7. Oktober 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 371/76	Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen	234
I — 372/76	Bekanntmachung zu § 7 Abs. 4 der Klauentiere-Einfuhr-Verordnung (Unschädliche Beseitigung von Speiseresten und Resten der Bordverpflegung aus Flugzeugen)	235
I — 373/76	Aufstiege unbemannter Freiballone	235
I — 374/76	2. Änderung der Bekanntmachung über die Regelung des Sichtflugverkehrs im Raum Düsseldorf	235
I — 375/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	235
I — 376/76	16. Änderung der Anlage zu NfL I - 357/73 (Fallschirmabsprünge)	236
I — 377/76	Durchführung von Tetroonflügen vom Gelände des Kernforschungszentrums bei Leopoldshafen/Karlsruhe	236
I — 378/76	Luftübung CLOUDY CHORUS 76-8	236
I — 379/76	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Zentralkrankenhaus "Links der Weser"	236
I — 380/76	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Koblenz-Winningen	237
I — 381/76	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Worms	237
I — 382/76	Ballon-Wettfahrt Altötting	237
I — 383/76	Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Verkehrslandeplatz Landshut während des Monats Oktober 1976	237

Inhaltsangabe der NfL II - 95/76 vom 7. Oktober 1976

II — 95/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 96/76 vom 7. Oktober 1976

II — 96/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge Neuzulassungen und Veränderungen (1. bis 31. Juli 1976)

Inhaltsangabe der NfL II - 97-98/76 vom 7. Oktober 1976

II — 97/76 Bekanntmachung über die Änderung der Stempel für Prüfer von Luftfahrtgerät
II — 98/76 Bekanntmachung einer Änderung der Änderung und Ergänzung der Bekanntmachung über die zulässigen Betriebszeiten für Flugmotoren und Verstellpropeller

I – 371/76

Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen

Bonn, den 10. September 1976
L 1/14.86.13-06

Die nachstehende, oben näher bezeichnete und am 24. August 1976 im Bundesgesetzbl. I S. 2216 verkündete Verordnung wird hiermit nachrichtlich bekanntgemacht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Faull

Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird nach Anhörung des Beratenden Ausschusses nach § 32a des Luftverkehrsgesetzes mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1
Zeitliche Einschränkung

(1) Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wird der nichtgewerbliche zivile Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 2000 Kilogramm Höchstgewicht (Leichtflugzeuge) und Motorseglern an Landeplätzen, an denen Bewegungen (Starts, Landungen) von motorgetriebenen Luftfahrzeugen von 20 000 und mehr im vorausgegangenen Kalenderjahr nach den Erhebungen des Statistischen Bundesamtes stattgefunden haben, wie folgt zeitlich eingeschränkt:

Werktags vor 7.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach Sonnenuntergang, sowie sonn- und feiertags vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr mitteleuropäischer Zeit sind

1. Platzrundenflüge,
2. Schulflüge, mit Ausnahme von Überlandschulflügen und anderen Schulflügen, die über die Umgebung des Landeplatzes hinausgehen und länger als eine Stunde dauern,
3. Rund- und Besichtigungsflüge gegen Entgelt,
4. erlaubnispflichtige Reklameflüge und
5. Flugzeugschleppstarts, mit Ausnahme von Starts zu Überführungs- und Hochleistungsflügen, insbesondere zu Wettbewerbsflügen, Rekordflügen und -versuchen sowie zu Flügen zur Erlangung eines Leistungsabzeichens,

unzulässig.

(2) Die nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der jeweils geltenden Fassung vorgeschriebenen Nachtflüge dürfen auf den für Nachtflüge genehmigten Landeplätzen in der Zeit bis zu dreieinhalb Stunden nach Sonnenuntergang durchgeführt werden.

§ 2
Regelungen durch die Landesbehörden

(1) Die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder können im Rahmen der ihnen zustehenden Befugnisse Ausnahmen von den Einschränkungen zulassen, soweit solche Einschränkungen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände an einem Landeplatz zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nicht erforderlich sind.

(2) Die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder können im Rahmen der ihnen zustehenden Befugnisse zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm, insbesondere im Hinblick auf die Besiedlung in der Umgebung des Landeplatzes, weitere Landeplätze den Einschränkungen entsprechend § 1 unterwerfen oder die Einschränkungen entsprechend § 1 am einzelnen Landeplatz verschärfen.

§ 3
Veröffentlichung der Landeplätze

Der Bundesminister für Verkehr gibt im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer die Landeplätze, die infolge der Zahl der Flugbewegungen oder auf Grund einer Entscheidung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde den Einschränkungen nach § 1 unterliegen, bekannt.

§ 4
Erhöhte Schallschutzanforderungen

(1) Die zeitlichen Einschränkungen gelten nicht für Leichtflugzeuge und Motorsegler, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. Dies gilt nicht für Nachtflüge.

(2) Erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen Leichtflugzeuge und Motorsegler, wenn sie die in der Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes vom 17. Juli 1975, bekanntgegeben im Bundesanzeiger Nr. 26 vom 7. Februar 1976 und in den Nachrichten für Luftfahrer NfL II - 47/75, festgelegten Emissionsgrenzwerte um mindestens 5 dB (A) und ab 1. April 1978 um mindestens 8 dB (A) unterschreiten.

(3) Das Luftfahrt-Bundesamt legt bei der Verkehrszulassung fest, ob das Leichtflugzeug oder der Motorsegler erhöhten Schallschutzanforderungen entspricht.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt gibt im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer die Luftfahrzeugmuster, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen, bekannt.

(5) Luftfahrzeuge, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen, dürfen besonders gekennzeichnet werden. Das Luftfahrt-Bundesamt legt in einer Bekanntmachung im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer Einzelheiten der Kennzeichnung fest.

§ 5
Ordnungswidrigkeit

Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Führer eines Luftfahrzeugs einen nach § 1 unzulässigen Flug an einem Landeplatz, der nach § 3 bekanntgegeben ist, durchführt,
2. als Führer eines Luftfahrzeugs einen Flug mit einem Luftfahrzeug durchführt, das eine besondere Kennzeichnung im Sinne des § 4 Abs. 5 führt, ohne erhöhten Schallschutzanforderungen zu entsprechen, oder als Halter eines Luftfahrzeugs einen solchen Flug anordnet oder zuläßt.

§ 6
Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (6. Änderung) vom 25. Juli 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 529) auch im Land Berlin.
Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

§ 7
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1976 in Kraft.

Bonn, den 16. August 1976

Der Bundesminister für Verkehr
K. Gscheidle

Der Bundesminister des Innern
Maihofer

I – 372/76

Bekanntmachung zu § 7 Abs. 4 der Klauentiere-Einfuhr-Verordnung (Unschädliche Beseitigung von Speiseresten und Resten der Bordverpflegung aus Flugzeugen)

Bonn, den 9. September 1976
L 1/02.42.07

Die in den Nachrichten für Luftfahrer NfL I - 391/75 veröffentlichte Bekanntmachung vom 17. November 1975, geändert durch die Bekanntmachung vom 17. März 1976 (NfL I-105/76), wird dahin ergänzt, daß unter Nummer 2 bei Nummer 3 der Flugplatzbezeichnung "Frankfurt (Main)" folgendes einzufügen

"e) SAS Catering
6000 Frankfurt/Main
Flughafen"

und unter Nummer 2 bei Nummer 6 der Flughafenbezeichnung "Köln-Bonn" der Firmenname "Widding" in "Widdig" zu berichtigen ist.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schwenk

I – 373/76

Aufstiege unbemannter Freiballone

Frankfurt (Main), den 13. September 1976
I 1/I 4 — Az.: 122:22361

Für Aufstiege unbemannter Freiballone mit einem Gesamtgewicht von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 kg, jedoch nicht mehr als 5 kg sowie für den Massenaufstieg von unbemannten Freiballonen (Kinderluftballone) außerhalb von Kontrollzonen gilt die nach § 26 Abs. 1 in Verbindung mit § 25 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969, zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976, erforderliche Flugverkehrsfreigabe als erteilt, sofern der beantragte Aufstieg von der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes im Einzelfall genehmigt wurde. Sich regelmäßig wiederholende Aufstiege unbemannter Freiballone werden in den Nachrichten für Luftfahrer sowie im Luftfahrthandbuch bekanntgemacht.

Für Aufstiege unbemannter Freiballone mit einem Gesamtgewicht von Ballonhülle und Ballast von mehr als 5 kg, für Massenaufstiege von unbemannten Freiballonen (Kinderluftballone) innerhalb von Kontrollzonen sowie für den Aufstieg gebündelter unbemannter Freiballone werden im Einzelfall Flugverkehrsfreigaben nur dann erteilt, wenn eine Gefährdung anderer Luftverkehrsteilnehmer ausgeschlossen erscheint.

Diese Bekanntmachung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung über Aufstiege unbemannter Freiballone vom 7. Dezember 1971 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 342/71) außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 374/76

Zweite Änderung der Bekanntmachung über die Regelung des Sichtflugverkehrs im Raum Düsseldorf

Frankfurt (Main), den 10. September 1976
BFS/Z I 1 b 2 — Az.: 234/32

Die Bekanntmachung über die Regelung des Sichtflugverkehrs im Raum Düsseldorf vom 24. April 1975 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 157/75), geändert durch die Bekanntmachung vom 19. Juli 1976 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 281/76), wird wie folgt geändert:

In Ziffer 1 werden die Angaben zur unteren Begrenzung wie folgt neu gefaßt:

"Untere Begrenzung

a) Im Umkreis von 10 sm um die geographischen Koordinaten 51°16'54"N 06°46'26"O : 1500 Fuß über NN;

b) vom Schnittpunkt der in der vorstehend beschriebenen seitlichen Begrenzung zwischen dem Segelfluggelände Langenfeld (51°07'N 06°57'O) und der Ortschaft Rommerskirchen (51°02'N 06°42'O) mit der BAB Neuss-Köln (südwestlich von Dormagen) im Uhrzeigersinn entlang der in Ziffer 1 beschriebenen Begrenzung bis zum Kreuzungspunkt der Bundesstraße 510 zwischen Kerken (51°27'N 06°25'O) und Rheinberg (51°33'N 06°36'O) mit der im Bau befindlichen BAB von Moers nach Goch (südwestlich von Rheinberg); weiter in südlicher Richtung entlang der im Bau befindlichen BAB von Moers nach Goch bis zum Schnittpunkt dieser BAB mit dem inneren Sektor des Gebietes mit Flugbeschränkungen im Raum Düsseldorf (nordöstlich des Verkehrslandeplatzes Krefeld-Egelsberg); weiter in südlicher Richtung entlang der Begrenzung des inneren Sektors des Gebietes mit Flugbeschränkungen im Raum Düsseldorf bis zum Schnittpunkt dieser Begrenzung mit der BAB Neuss-Köln (nordwestlich von Dormagen); und entlang der BAB Neuss-Köln zurück zum Ausgangspunkt: 2000 Fuß über NN;

c) außerhalb der unter Buchstaben a) und b) genannten Bereiche: 2200 Fuß über NN."

Diese Bekanntmachung tritt am 7. Oktober 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 375/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 15. September 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — Ni 16

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet worden:

1. Land: Niedersachsen
Standort: Haddorf/Stade
Geographische Koordinaten: 53°36'30"N 09°25'04"O
Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
Höhe über Grund: 158 m
Höhe über NN: 175 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

2. Land: Niedersachsen
Standort: Linsburg
Geographische Koordinaten: 52°34'06"N 09°19'30"O
Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
Höhe über Grund: 133,90 m
Höhe über NN: 242,85 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

3. Land: Bayern
Standort: Ismaning
Geographische Koordinaten: 48°15'07"N 11°45'13"O
Art des Hindernisses: Antennenträger
Höhe über Grund: 105,70 m
Höhe über NN: 587,40 m

Das Hindernis ist nicht befeuert und mit keiner Tagesmarkierung versehen.

4. Land: Bayern
Standort: Pfeffenhausen
Geographische Koordinaten: 48°37'48"N 11°56'08"O
Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
Höhe über Grund: 133 m
Höhe über NN: 638 m

Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 376/76

Sechzehnte Änderung der Anlage zu NfL I - 357/73 (Fallschirmabsprünge)

Frankfurt (Main), den 9. September 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Die Liste der Orte, an denen Fallschirmabsprünge häufig oder regelmäßig durchgeführt werden (Anlage zu Nachrichten für Luftfahrer Teil I Nr. 357/73 vom 6. Dezember 1973), wird wie folgt ergänzt:

Geilenkirchen	Nordrhein-Westfalen	Düsseldorf
50°57'44"N 06°02'32"O	2 NM	Sektor A
FL 100		
Fri 1500—SS Sat, Sun, HOL		

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 377/76

Durchführung von Tetroonflügen vom Gelände des Kernforschungszentrums bei Leopoldshafen/Karlsruhe

Frankfurt (Main), den 10. September 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Das Kernforschungszentrum in Karlsruhe führt beginnend am 15. Oktober 1976 zu unregelmäßigen Zeiten Tetroonflüge zu Forschungszwecken durch.

Aufstiegsort ist das Gelände des vorgenannten Forschungszentrums bei Leopoldshafen (49°05'54"N 08°26'02"O).

Ein Tetroon besitzt eine Tetraedergestalt mit einem Volumen von 1 m^3. Seine Hülle besteht aus durchsichtigem Kunststoff.

Hülle, Ballast und Radarreflektor haben ein Gewicht von etwa 900 g.

Die maximale Flughöhe beträgt 1500 Fuß über Grund.

Die einzelnen Tagesflüge werden mittels NOTAM Class I zusätzlich bekanntgegeben.

Die Aufstiege enden am 31. März 1977.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 378/76

Luftübung CLOUDY CHORUS 76–8

Frankfurt (Main), den 20. September 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 37

Die Luftübung CLOUDY CHORUS 76-8 findet am 19. Oktober 1976 von 0730 Uhr bis 1530 Uhr MGZ gemäß der Bekanntmachung über die Luftübung CLOUDY CHORUS vom 26. Februar 1976 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I Nr. 60/76) statt.

Die Übung wird in den folgenden Fluginformationsgebieten durchgeführt:

Amsterdam FIR, Brüssel FIR, Bremen FIR und Düsseldorf FIR.

Die Übung wird in den Höhen von 500 Fuß bis 2500 Fuß über Grund, in Tiefflugbieten von 250 Fuß bis 2500 Fuß über Grund durchgeführt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 379/76

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Zentralkrankenhaus "Links der Weser"

Bremen, den 17. September 1976
800-333-12/51/800-332-90/3

I.

Beschreibung des Geländes

1. **Bezeichnung:**
Hubschrauber-Sonderlandeplatz
Zentralkrankenhaus "Links der Weser"

2. **Lage:**
Stadtgebiet Bremen
2400 m südöstlich des Verkehrsflughafens Bremen
1700 m nordöstlich Autobahn A 1 (E 3),
Anschlußstelle Bremen-Brinkum

3. **Bezugspunkt:**
a) geograpische Lage: 53°02'14"N 08°49'04"O
b) Höhe über NN: 5 m (16 ft)

4. **Start- und Landefläche:**
a) Abmessung:
30 x 30 m, davon 10 x 10 m mit Betonbelag,
übrige Fläche Gras
b) Streifen: 20 m allseitig, Gras
c) An- und Abflugbereiche: 040°/220° rechtweisend

II.

Landeplatz für Hubschrauber ohne Gewichtsbeschränkung.

III.

Zweck des Landeplatzes:

Hubschrauberrettungsdienst.

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr
Im Auftrag
Winkler

I – 380/76

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Koblenz-Winningen

Mainz, den 10. September 1976
IV/5 — 181/11/10

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Achte Änderungsgesetz vom 30. Oktober 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird Abschnitt I Nr. 10 der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Koblenz-Winningen vom 9. Juli 1973 (NfL I - 228/73) wie folgt neu gefaßt:

I. **Motorflugbetrieb**

10. Über bewohntem Gebiet der Stadt Koblenz sind an Sonn- und Feiertagen alle Rund-, Schul- und Einweisungsflüge untersagt.

An Sonn- und Feiertagen sowie samstags ab 1300 Uhr Ortszeit sind gewerbliche und nichtgewerbliche Rundflüge so durchzuführen, daß zwischen Start und Landung mindestens 20 Minuten liegen. Die in der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs festgelegten Flugverbote für den nichtgewerblichen Verkehr

— werktags vor 0700 Uhr, von 1300 Uhr bis 1500 Uhr Ortszeit und nach Sonnenuntergang

— sonn- und feiertags vor 0900 Uhr und nach 1300 Uhr Ortszeit

bleiben unberührt.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Boden

I – 381/76

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Worms

Mainz, den 10. September 1976
IV/5 — 181/11/10

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG i. d. Fassung der Bekanntmachung vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Achte Änderungsgesetz vom 30. 10. 1975 (BGBl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird Nr. 9 der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Worms — IV/5 — 181/11/10 — vom 10. September 1975 (NfL I - 320/75) wie folgt neu gefaßt:

"An Sonn- und Feiertagen sowie samstags ab 1300 Uhr Ortszeit sind gewerbliche und nichtgewerbliche Platzrundenflüge sowie Flüge mit Aufsetzen und anschließendem Durchstarten untersagt. Die in der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs festgelegten Flugverbote für den nichtgewerblichen Verkehr

— werktags vor 0700 Uhr, von 1300 Uhr bis 1500 Uhr Ortszeit und nach Sonnenuntergang

— sonn- und feiertags vor 0900 Uhr und nach 1300 Uhr Ortszeit

bleiben unberührt."

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Boden

I — 382/76

Ballon-Wettfahrt Altötting

Frankfurt (Main), den 27. September 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Auf dem Segelfluggelände Altötting (48°13'N 12°39'O) findet unter der Voraussetzung, daß Sichtwetterbedingungen vorherrschen, am 16. und 17. Oktober 1976 in der Zeit von 0930 Uhr bis 1300 Uhr MGZ eine Ballonwettfahrt statt.

Ausgangspunkt für sämtliche Flüge ist das Segelfluggelände Altötting.

Die Flüge finden innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 50 km um die obengenannten Koordinaten statt.

Die maximale Flughöhe beträgt FL 100.

An dem vorgenannten Flugplatz und in dessen Umgebung ist zu den angegebenen Zeiten mit verstärktem Ballonbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen zu rechnen. Nicht an der Veranstaltung beteiligte Luftfahrzeugführer werden gebeten, den betroffenen Luftraum zu meiden bzw. dort erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 383/76

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Verkehrslandeplatz Landshut während des Monats Oktober 1976

Frankfurt (Main), den 29. September 1976
BFS/Z — I 1 b 4 — Az.: 223 63

Wegen der Fesselballonaufstiege des bayerischen Umweltschutzes, wie sie mit NfL I - 368/76 vom 10. September 1976 u. a. für den Verkehrslandeplatz Landshut bekanntgegeben wurden, werden alle Luftfahrzeugführer gebeten, bei Anflügen zum vorgenannten Verkehrslandeplatz 5 Minuten vor der geschätzten Ankunftszeit Funkkontakt mit der Luftaufsichtsstelle Landshut auf der Frequenz 122.85 MHz herzustellen und deren Anweisung zu befolgen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

NfL I - 384-392/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 21. Oktober 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 384/76	Anfliegen nach Gleitwinkelbefeuerung (VASIS)	238
I — 385/76	Zuteilung eines Funkrufzeichens	238
I — 386/76	Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst	238
I — 387/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	239
I — 388/76	Kunstflug über dem Flugplatz Augsburg-Mühlhausen und in dessen Umgebung	239
I — 389/76	Sonderdruck "Flugplätze mit Segelflugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland"	239
I — 390/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Dierdorf-Wienau	239
I — 391/76	Betriebsbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Hannover wegen Bauarbeiten	240
I — 392/76	Einstellung des Flugbetriebs auf dem Landeplatz Aschaffenburg-Großostheim	240

Inhaltsangabe der NfL II - 99/76 vom 21. Oktober 1976

II — 99/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 100-102/76 vom 21. Oktober 1976

II — 100/76 9. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II — 101/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Prüfungsnachweise, Befähigungsnachweise —

II — 102/76 Sonderdruck — Lufttüchtigkeitsforderungen für Schleppkupplungen (LFK)

I – 384/76

Anfliegen nach Gleitwinkelbefeuerung (VASIS)

Frankfurt (Main), den 4. Oktober 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 264 31

Es wird darauf hingewiesen, daß die auf den deutschen Verkehrsflughäfen betriebenen und nach ICAO-Richtlinien aufgestellten VASIS-Anlagen ausreichende Bodenfreiheit vor der Schwelle nur für Flugzeuge gewährleisten, bei denen im Ausschwebezustand die Augenhöhe der Luftfahrzeugführer über der Fahrwerkunterseite nicht größer ist als 4,50 m.

Diese Augenhöhe wird bei den Großraumflugzeugen und zum Teil auch bei kleineren Flugzeugen überschritten. Die Luftfahrzeugführer solcher Flugzeuge müssen die größere Augenhöhe bei Anflügen nach VASIS berücksichtigen, um Bodenberührungen vor der Schwelle auszuschließen.

NfL I - 187/71 vom 28. 6. 1971 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I — 385/76

Zuteilung eines Funkrufzeichens

Frankfurt (Main), den 5. Oktober 1976
BFS/Z — I 5 a 2 — Az.: 181 52/8585

Mit sofortiger Wirkung wird der DLT Luftverkehrsgesellschaft m. b. H. das Funkrufzeichen "DLT" zur Verwendung im beweglichen Flugfunkdienst zugeteilt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 386/76

Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst

Frankfurt (Main), den 26. Juli 1976
BFS/Z - I 5 a 2 - Az.: 181 52/8585

Mit Wirkung vom 1. 11. 1976 wird die 2-Buchstabenabkürzung der DLT Luftverkehrsgesellschaft m,b.H., Frankfurt (Main), von DU in DW abgeändert.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 387/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 4. Oktober 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — BW 28

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet worden:

1. Land: Baden-Württemberg
   Standort: Karlsruhe
   Geogr. Koordinaten: 49°03'37"N 08°19'50"O
   Art des Hindernisses: Schornstein
   Höhe über Grund: 210,00 m
   Höhe über NN: 313,80 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

2. Land: Hessen
   Standort: Frankfurt (Main)
   Geogr. Koordinaten: 50°06'38"N 08°40'19"O
   Art des Hindernisses: Hochhaus
   Höhe über Grund: 146,00 m
   Höhe über NN: 244,60 m

Das Hindernis ist nicht befeuert und mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 388/76

Kunstflug über dem Flugplatz Augsburg-Mühlhausen und in dessen Umgebung

München, den 23. September 1976
Nr. 315-7833a-3-17/76

Mit Wirkung vom 1. 10. 1976 wird die Ausübung von Kunstflug mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen über dem Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen und in dessen Umgebung auf folgende Zeiten beschränkt:

Montag bis Freitag
von 0700 bis 1130 GMT und
von 1400 bis 1630 GMT, spätestens jedoch SS

an Samstagen
von 0700 bis 1130 GMT.

Zu den übrigen Zeiten ist die Durchführung von Kunstflug mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen über dem Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen und in dessen Umgebung untersagt.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. L i e b e r k n e c h t

I – 389/76

Sonderdruck "Flugplätze mit Segelflugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland"

Frankfurt (Main), den 12. Oktober 1976
BFS/Büro NfL — Az.: 192

Die 9. Auflage des Sonderdrucks "Flugplätze mit Segelflugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland" mit Stand vom 1. Oktober 1976 ist fertiggestellt und kann zum Preis von DM 8,— bezogen werden von der Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Schwanthalerstraße 59
Postfach Nr. 700 306
6000 Frankfurt (Main) 70

NfL I - 253/74, I - 299/74, I - 60/75, I - 168/75, I - 271/75, I - 333/75, I - 406/75 und I - 130/76 werden hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 390/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Dierdorf-Wienau

Mainz, den 14. September 1976
IV/5 — 181/11/10

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Achte Änderungsgesetz vom 30. Oktober 1975 (BGBl. I S. 2679) und §21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), wird für den Sonderlandeplatz Dierdorf-Wienau folgende Regelung des Flugplatzverkehrs getroffen:

1. **Allgemeines**

1.1 Am Sonderlandeplatz Dierdorf-Wienau findet Betrieb mit Motorflugzeugen, Drehflüglern, Motorseglern und Segelflugzeugen (Flugzeug- und Windenstart) statt.

1.2 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1.3 Der Landeplatz darf nur nach vorheriger Genehmigung durch den Flugplatzhalter (PPR) angeflogen werden.

1.4 Überflüge des Platzes dürfen ohne Erlaubnis der Flugleitung nicht unter 2500 Fuß MSL erfolgen.

1.5 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben Überflüge der umliegenden Ortschaften, insbesondere der Orte Wienau und Dierdorf (schraffierte Gebiete in der Sichtanflugkarte, AIP Band III) zu vermeiden.

Auf starken Segelflugbetrieb im Bereich nördlich der Hartbelagbahn ist, insbesondere an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, zu achten.

1.6 Anflüge zum und Abflüge vom Landeplatz sind unter Einhaltung der in der Sichtanflugkarte (AIP Band III) eingezeichneten Platzrundenführungen auszuführen. Bei Segelflugbetrieb haben motorgetriebene Luftfahrzeuge die Südplatzrunde und Segelflugzeuge die Nordplatzrunde zu benutzen. Im Durchstartfall ist die vorgeschriebene Platzrunde erneut auszufliegen. Flughöhe in den Platzrunden: 1800 Fuß MSL.

2. **Motorflugbetrieb**

2.1 Für den Motorflugbetrieb stehen auf dem Landeplatz die Hartbelagbahn 25/07 und die Grasbahn 25/07 südlich der Hartbelagbahn zur Verfügung.

Gleichzeitiger Flugbetrieb auf beiden Bahnen ist nicht gestattet. Die Flugleitung legt fest, welche Bahn benutzt wird.

2. 2 Die den Landeplatz anfliegenden Luftfahrzeuge müssen mit einem betriebsklaren Sprechfunkgerät ausgerüstet sein und haben 5 nautische Meilen (mindestens 5 Minuten) vor Einflug in die Platzrunde Sprechfunkverbindung mit der Flugleitung Dierdorf-Wienau aufzunehmen. Der Einflug in die Platzrunde hat über den zugewiesenen Gegenanflugteil zur jeweiligen Start- und Landerichtung zu erfolgen.

2. 3 Luftfahrzeuge ohne betriebsklares Sprechfunkgerät ordnen sich zum Landeanflug nach Information aus dem Signalfeld in die entsprechende Platzrunde ein.

2. 4 Gleichzeitige Landeanflüge von motorgetriebenen Luftfahrzeugen auf die Hartbelagbahn 25/07 und von Segelflugzeugen auf die Grasbahn 25/07 nördlich der Hartbelagbahn sind verboten.

2. 5 Bei Windenstartbetrieb mit Segelflugzeugen dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge nur mit Erlaubnis der Flugleitung starten und nur, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Seilwinde außer Betrieb ist.

3. **Segelflugbetrieb**

3. 1 Segelflugzeuge benutzen entweder die Gras-Start- und Landebahn 25/07 nördlich der Hartbelagbahn oder die Gras-Start- und Landebahn 36/18 und die nördlichen Segelflugplatzrunden (siehe Sichtanflugkarte AIP-Band III).

3. 2 Landungen von Segelflugzeugen auf der Grasbahn 36 dürfen nur erfolgen, wenn die Start- und Landebahnen 25/07 nicht in Betrieb sind.

3. 3 Windenstartbetrieb:

a) Zwischen dem Segelflugstart, der Seilwinde und der Flugleitung muß eine Telefon- oder Sprechfunkverbindung bestehen.

b) Windenstarts dürfen nicht erfolgen, wenn sich andere Luftfahrzeuge im Endanflug befinden.

3. 4 Flugzeugschleppbetrieb:

a) Flugzeugschleppzüge benutzen die Hartbelagbahn und deren Verlängerung im Gras.

b) Flugzeugschleppzüge haben ihren Steigflug in den Motorflugplatzrunden durchzuführen.

c) Das Schleppseil darf nur in Landerichtung und nur an der von der Flugleitung näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden.

d) Landungen von Schleppflugzeugen mit angehängtem Schleppseil sind verboten.

e) Schleppmaschinen fliegen nach dem Seilabwurf eine verkürzte Motorflugplatzrunde nach Süden. Auf andere Luftfahrzeuge im Landeanflug ist zu achten.

4. **Betrieb von Drehflüglern**

4. 1 An- und Abflüge zum Aufsetzpunkt richten sich nach dem "Allgemeinen Teil" und der "Regelung für den Motorflugbetrieb".

4. 2 Beim Schweben ist besonders auf abgestellte Luftfahrzeuge zu achten.

5. **Verkehr auf den Betriebsflächen**

5. 1 Bei Flugbetrieb dürfen die Start- und Landebahnen sowie die Streifen von rollenden oder transportierten Luftfahrzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung benutzt oder gekreuzt werden.

5. 2 Das Befahren des Landeplatzes ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

6. **Flugplatzbenutzungsordnung**

Die vom Halter des Landeplatzes erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

7. **Strafbestimmungen**

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit den §§ 22 Abs. 1 Nr. 1, 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

8. **Inkrafttreten**

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer — Teil I — in Kraft.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Boden

I – 391/76

Betriebsbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Hannover wegen Bauarbeiten

Hannover, den 12. Oktober 1976
Az.: 44-21.01 a

Wegen Bauarbeiten auf den Zurollbahnen A, D und E des Verkehrsflughafens Hannover wird der Flugbetrieb wie folgt beschränkt:

1. In der Zeit vom
   18. Oktober 1976, 0800 Uhr bis 14. November 1976, 1800 Uhr Ortszeit

ist die Landebahn 09 R/27 L für Flugzeuge über 5,7 t MPW gesperrt. Die Schwelle 09 R ist um 640 m nach Osten und die Schwelle 27 L um 300 m nach Westen versetzt. Die versetzten Schwellen sind durch Dachreiter quer zur Landebahn gekennzeichnet.

Die verfügbare Start- und Landestrecke beträgt 1400 m. Während des obengenannten Zeitraums sind Anflüge nur unter Sichtwetterbedingungen zulässig.

Das Teilstück der Zurollbahn "A" ist zwischen der Schwelle 27 L und der Einmündung der Zurollbahn "B" gesperrt. Die Zurollbahnen D, E und F sind für den gesamten Flugbetrieb gesperrt.

2. In der Zeit vom
   18. Oktober 1976, 0800 Uhr bis 28. November 1976, 1800 Uhr Ortszeit

sind auf dem Vorfeld zwei Baustellen eingerichtet.

Die Flugzeugführer werden gebeten, im Baustellenbereich mit besonderer Vorsicht zu rollen.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Zeglin

I – 392/76

Einstellung des Flugbetriebs auf dem Landeplatz Aschaffenburg-Großostheim

Nürnberg, den 31. August 1976
315-4-859/31 11

Der Flugbetrieb auf dem Flugplatz "Aschaffenburg-Großostheim" ist mit Wirkung vom 15. Oktober 1976 eingestellt worden. Ab diesem Zeitpunkt darf der Flugplatz nicht mehr angeflogen werden.

Der Zeitpunkt der Betriebsaufnahme auf dem neuen Verkehrslandeplatz "Aschaffenburg" wird zu gegebener Zeit mitgeteilt werden.

Regierung von Mittelfranken
Im Auftrag
Triftshaeuser

NfL I - 393-406/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang Frankfurt (Main), 4. November 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 393/76	36. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	242
I — 394/76	Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen	243
I — 395/76	31. VO zur Änderung der 8. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren)	243
I — 396/76	2. VO zur Änderung der 53. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück)	244
I — 397/76	1. VO zur Änderung der 57. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk)	244
I — 398/76	69. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung von Funkfrequenzen)	245
I — 399/76	Abkürzung für den Flugfernmeldedienst	245
I — 400/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	245
I — 401/76	Berichtigungen zur Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000	245
I — 402/76	Bekanntmachung über eine zeitweilige Schließung und zeitweilige Flugbetriebseinschränkungen des Verkehrsflughafens Stuttgart im Jahre 1977	246
I — 403/76	Verkehrslandeplatz Heubach	246
I — 404/76	Bekanntmachung der Genehmigung des Hubschrauberlandeplatzes Hannover-Friederikenstift	246
I — 405/76	Flugbetriebsregelung für den Sonderlandeplatz Schwabmünchen	246
I — 406/76	Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen	247

Inhaltsangabe der NfL II - 103/76 vom 4. November 1976

II — 103/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 104-105/76 vom 4. November 1976

II — 104/76 Bekanntmachung über Luftfahrzeugmuster, die den erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen

II — 105/76 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals — Prüfungsnachweise, Befähigungsnachweise —

Inhaltsangabe der NfL II - 106/76 vom 4. November 1976

II — 106/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge — Neuzulassungen und Veränderungen —

I – 393/76

Sechsunddreißigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 28. Oktober 1976

Bonn, den 28. Oktober 1976

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1969 (Bundesanzeiger Nr. 230 vom 11. Dezember 1969; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 283/69 vom 11. Dezember 1969), zuletzt geändert durch die Fünfunddreißigste Änderungsbekanntmachung vom 20. Juli 1976 (Bundesanzeiger Nr. 140 vom 29. 7. 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 271/76) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I, Nr. 1 werden die Angaben zur Kontrollzone "Bückeburg" durch folgende Fassung ersetzt:

"Bückeburg
(Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Bückeburg
52°16'45"N 09°05'00"O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 077°/257° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallele zu der in rechtweisender Richtung 167°/347° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm in rechtweisender Richtung 257° zu dieser Linie;

c) in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt von 52°18'40"N 08°57'40"O bis 52°20'35"N 09°10'30"O;

d) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um einen Punkt auf einer vom Flughafenbezugspunkt in rechtweisender Richtung 077° verlaufenden Linie im Abstand von 4,5 sm vom Flughafenbezugspunkt.

Obere Begrenzung: 765 m (2500 Fuß) über NN"

2. In Abschnitt I, Nr. 1, wird nach der Kontrollzone Nürnberg eingefügt:

"Oberpfaffenhofen
(Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Oberpfaffenhofen
48°04'56"N 11°17'04"O)

Seitliche Begrenzung:

Kreisbogen mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt. Ausgenommen ist der Teil, der sich in die Kontrollzone Fürstenfeldbruck erstreckt.

Obere Begrenzung: 1280 m (4200 Fuß) über NN."

3. In Abschnitt I wird Nummer 2.1 durch folgende Fassung ersetzt:

"2.1 Kontrollzonen gelten in der Regel ohne zeitliche Einschränkung. Ausnahmen gelten für folgende Kontrollzonen:

a) Ahlhorn
Bremgarten
Büchel
Bückeburg
Celle
Erding
Faßberg
Hopsten
Husum
Ingolstadt
Kaufbeuren
Laarbruch
Laupheim
Lechfeld
Leck
Leipheim
Memmingen
Mendig
Nordholz
Oldenburg
Pferdsfeld
Rheine-Bentlage

Diese Kontrollzonen gelten nicht an Wochenenden in der Zeit von Freitag 2400 Uhr bis Sonntag 2400 Uhr MEZ;

Kontrollzone Kiel-Holtenau
gilt nicht von Montag bis Donnerstag täglich von 1800 Uhr bis 0800 Uhr MEZ des folgenden Tages sowie von Freitag 1800 Uhr bis Montag 0800 Uhr MEZ.

Zusätzlich gelten die vorstehend aufgeführten Kontrollzonen nicht an den Feiertagen Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Maifeiertag (1. Mai), Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Tag der deutschen Einheit (17. Juni), Buß- und Bettag, 1. und 2. Weihnachtsfeiertag von 0000 bis 2400 Uhr MEZ.

b) Kontrollzone Ansbach
gilt nicht in der Zeit von Freitag 2200 Uhr bis Montag 0600 Uhr MEZ sowie von Montag bis Freitag täglich von 2200 Uhr bis 0600 Uhr MEZ des folgenden Tages und an US-Feiertagen.

c) Kontrollzone Coleman
gilt nicht in der Zeit von Montag bis Freitag täglich von 2200 Uhr bis 0600 Uhr MEZ des folgenden Tages sowie an Samstagen, Sonntagen und US-Feiertagen von 1800 Uhr bis 0800 Uhr MEZ des folgenden Tages.

d) Kontrollzone Finthen
gilt nicht in der Zeit von Freitag 1800 Uhr bis Montag 0600 Uhr MEZ;

e) Kontrollzone Fulda
gilt nicht in der Zeit von Freitag 1700 Uhr bis Montag 0700 Uhr MEZ und von Montag bis Freitag täglich von 1700 Uhr bis 0700 Uhr MEZ des folgenden Tages und an US-Feiertagen.

f) Kontrollzone Hanau
gilt nicht in der Zeit von Montag bis Freitag täglich von 2200 Uhr bis 0600 Uhr MEZ des folgenden Tages und von Samstag 1200 Uhr bis Montag 0600 Uhr MEZ sowie an US-Feiertagen.

g) Kontrollzone Heidelberg
gilt nicht in der Zeit von 2200 Uhr bis 0600 Uhr MEZ des folgenden Tages.

h) Kontrollzone Münster
gilt nicht in der Zeit zwischen 30 Min. nach Sonnenuntergang bis 0700 Uhr MEZ des folgenden Tages.

i) Kontrollzone Oberpfaffenhofen
gilt nicht in der Zeit von Freitag 1600 Uhr bis Montag 0800 Uhr MEZ und an Feiertagen.

j) Kontrollzone Schwäbisch-Hall
gilt nicht in der Zeit von Freitag 2200 Uhr bis Montag 0600 Uhr MEZ und an US-Feiertagen.

Eine während der vorgenannten Zeiten gegebenenfalls erforderlich werdende Geltung dieser Kontrollzonen wird von der jeweils zuständigen Flugverkehrskontrollstelle mit NOTAM Class I angeordnet. Weitere Einzelheiten hierzu werden von der Bundesanstalt für Flugsicherung geregelt und in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

2. 1. 1 Folgende Kontrollzonen gelten nur während der Betriebszeiten der zuständigen Flugplatzkontrollstelle:

"Hof
Westerland

Die Betriebszeiten der Flugplatzkontrollstellen werden jeweils mit NfL I und NOTAM veröffentlicht."

4. In Abschnitt IV werden beim Nahverkehrsbereich Hannover die Angaben zur seitlichen Begrenzung beim Sektor B2 durch folgende Fassung ersetzt:

"Sektor B 2

Seitliche Begrenzung:

53°00'00"N 09°19'20"O — 53°00'00"N 09°38'10"O —
52°40'45"N 09°31'45"O — 52°41'30"N 09°23'40"O —
52°18'25"N 08°48'20"O — 52°12'15"N 08°54'30"O —
52°11'33"N 08°53'33"O — 52°13'48"N 08°42'06"O —
52°21'16"N 08°39'13"O — 52°22'33"N 08°47'33"O —
52°31'10"N 08°45'30"O — 52°41'00"N 08°50'00"O —
52°41'00"N 09°05'10"O — 52°50'00"N 09°17'30"O —
53°00'00"N 09°19'20"O."

5. In Abschnitt IV (werden) wird:

a) der Nahverkehrsbereich "Hof-Pirk" mit allen Angaben gestrichen.

b) 1. unter "Nürnberg TMA"
die Angabe "Sektor A" durch die Angabe "Sektor A 1" ersetzt,

2. hinter "Sektor A 1" folgender Sektor neu angefügt:
"Sektor A 2
Seitliche Begrenzung:
50°23'05"N 11°33'00"O — an der innerdeutschen Grenze zur DDR und deutsch-tschechoslowakischen Grenze entlang bis 50°12'35"N 12°10'45"O — 49°56'15"N 11°32'15"O — 49°56'15"N 11°25'00"O — 50°00'00"N 11°25'00"O — 50°08'00"N 11°33'00"O — 50°23'05"N 11°33'00"O
Obere Begrenzung:
Flugfläche 245
Untere Begrenzung:
305 m (1000 Fuß) über Grund."

c) unter "Düsseldorf"

1. die Angaben zur seitlichen Begrenzung beim Sektor A 2 durch folgende Fassung ersetzt:
"Sektor A 2
Seitliche Begrenzung:
52°05'00"N 07°17'20"O — 52°02'20"N 07°53'00"O — 51°53'30"N 07°30'15"O — 52°05'00"N 07°17'20"O."

2. "Sektor B 2" mit allen Angaben gestrichen.

Diese Bekanntmachung tritt am 2. Dezember 1976 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 394/76

Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen

Bonn, den 28. Oktober 1976
L6/60.01.31/6293 Fs/76

Aufgrund des § 28 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117) zuletzt geändert durch die 5. Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Verordnung 28. November 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2951) lege ich für Flüge nach Sichtflugregeln in den nachstehend genannten Kontrollzonen folgende, von § 28 Abs. 1 und 2 LuftVO abweichende Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze fest:

1. Senkrechter Abstand von Wolken:
150 m (500 Fuß) in den Kontrollzonen

Ahlhorn	Leck
Bitburg	Leipheim
Bremgarten	Memmingen
Büchel	Neuburg
Erding	Nordholz
Fürstenfeldbruck	Nörvenich
Hahn	Oldenburg
Hopsten	Pferdsfeld
Ingolstadt	Ramstein
Jever	Sembach
Kaufbeuren	Söllingen
Kiel-Holtenau	Spangdahlem
Lahr	Wiesbaden
Lechfeld	Zweibrücken

2. Senkrechter Abstand von Wolken:
150 m (500 Fuß)
Hauptwolkenuntergrenze:
450 m (1500 Fuß) in der
Kontrollzone Husum

3. Flugsicht:
5 km
Senkrechter Abstand von Wolken:
90 m (300 Fuß)
Bodensicht:
5 km
Hauptwolkenuntergrenze:
300 m (1000 Fuß) in den
Kontrollzonen

Ansbach	Hanau
Bückeburg	Heidelberg
Celle	Kitzingen
Coleman	Laupheim
Finthen	Mendig
Fulda	Rheine-Bentlage
Grafenwöhr	Schwäbisch-Hall

4. Flugsicht und Bodensicht:
für propellergetriebene Luftfahrzeuge und Drehflügler bis zu einer Geschwindigkeit von 140 Knoten (IAS) 3 km
für düsengetriebene und propellergetriebene Luftfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von mehr als 140 Knoten (IAS) 5 km
Hauptwolkenuntergrenze: 300 m (1000 Fuß)
Abstand von Wolken: Wolken dürfen nicht berührt werden
in der der Kontrollzone Oberpfaffenhofen

Diese Bekanntmachung tritt am 2. Dezember 1976 in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung über die Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen vom 15. Januar 1975 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 29/75) außer Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Paul

I – 395/76

Einunddreißigste Verordnung zur Änderung der Achten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 15. Oktober 1976

Frankfurt (Main), den 15. Oktober 1976
I 1 / I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzblatt I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Achte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 7/70), zuletzt geändert durch die Dreißigste Änderungsverordnung hierzu vom 22. Juli 1976 (Bundesanzeiger Nr. 147 vom 7. August 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 276/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Warteverfahren

1. bei dem Warteverfahren "Bayreuth NDB"

a) in Spalte 2 die Angabe "052°" durch die Angabe "110°" ersetzt;

b) in Spalte 3 die Angabe "6000" durch die Angabe "3500" ersetzt;

c) in Spalte 5 die Angabe "Maximale Wartehöhe FL 240" eingefügt.

2. nach "Bayreuth NDB" als neues Warteverfahren eingefügt:

1	2	3	4	5
Bayreuth VOR	110	3500	rechts	Maximale Wartehöhe FL 240

3. Nach "Hitfeld NDB" als neues Warteverfahren eingefügt:

1	2	3	4	5
Hof LO	269	3700	links	Maximale Wartehöhe FL 80

4. bei dem Warteverfahren "Hamm NDB" in Spalte 3 die Angabe "2500" durch die Angabe "4000" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 2. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 396/76

Zweite Verordnung zur Änderung der Dreiundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück) vom 15. Oktober 1976

Frankfurt (Main), den 15. Oktober 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Dreiundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück) vom 28. Februar 1975 (Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 67/75), zuletzt geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 14. Juni 1976 (Bundesanzeiger Nr. 120 vom 1. Juli 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 245/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 wird Satz 2 durch folgende Fassung ersetzt:

"Diese Verfahren gelten nur in der Zeit von 0600 Uhr MGZ bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 2. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 397/76

Erste Verordnung zur Änderung der Siebenundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk) vom 15. Oktober 1976

Frankfurt (Main), den 15. Oktober 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Siebenundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Pirk) vom 25. März 1976 (Bundesanzeiger Nr. 67 vom 6. April 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 117/76), wird wie folgt geändert:

1. Die Bezeichnung "Hof-Pirk" wird jeweils durch die Bezeichnung "Hof" ersetzt;

2. In § 2 Abs. 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken durch folgende Fassung ersetzt:

"

Streckenführung Meldepunkte	Mißweisender Kurs in Grad	Entfernung in Seemeilen	Mindestreiseflughöhe in Fuß über NN	Anmerkung
▲ Bayreuth VOR				
△ Kurskreuzung Steinbach 005 BAY 282 OKG	005	10	4000	
	030	9	3700	
▲ Hof Platzfunkfeuer				"

3. In § 2 Abs. 2 und Abs. 4 Nr. 1 wird die Angabe "3600" jeweils durch die Angabe "3700" ersetzt.

4. § 3 Abs. 2 wird durch folgende Fassung ersetzt:

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 27

QM 1:

Geradeaus-Steigflug bis zum Überfliegen des Hof Platzfunkfeuers (Hof ▲), dann Linkskurve einleiten und Steigflug auf Kurs 210° bis zur Kurskreuzung Steinbach (△; Schnittpunkt der Leitstrahlen 005 von Bayreuth VOR und 282 von Cheb VOR). Weiterflug auf Leitstrahl 005 in Richtung Bayreuth VOR (▲; 185)

Höhenbeschränkung:

Kurskreuzung Steinbach in 4000 Fuß über NN überfliegen.

2. Bei Benutzung der Startbahn 09

QM 21:

Rechtskurve nach dem Start. Steigflug auf Kurs über Grund 235° bis zum Erfliegen des Leitstrahls 005 von Bayreuth VOR. Weiterflug in Richtung Bayreuth VOR (▲; 185)

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 2. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 398/76

Neunundsechzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Funkfrequenzen) vom 20. Oktober 1976

Frankfurt (Main), den 20. Oktober 1976
BFS/Z I 5/I 4 — Az.: 122:062 52

Auf Grund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 20 vom 30. Januar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 35/76), zuletzt geändert durch die Achtundsechzigste Änderungsverordnung vom 9. September 1976 (Bundesanzeiger Nr. 179 vom 22. September 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 361/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 werden

1. unter "Flugverkehrskontrollstelle München, Bezirkskontrolldienst oberhalb Flugfläche 245"
die Frequenz "278,60 (MIL)" gestrichen;

2. unter "Flugverkehrskontrollstelle München, Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245"
zwischen der Frequenz "233,30 (MIL)" und der Frequenz "259,70 (MIL)" die Frequenz "254,30 (MIL)" eingefügt;

3. unter "Flugverkehrskontrollstelle Oberpfaffenhofen, Flugplatzkontrolldienst"
zwischen der Frequenz "**122,05** (TWR/TURM)" und der Frequenz "243,00 (MIL)" die Frequenz "122,10 (MIL)" eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 15. November 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 399/76

Abkürzung für den Flugfernmeldedienst

Frankfurt (Main), den 19. Oktober 1976
BFS/Z — I 5 a 2 — Az.: 181 52/8585

Mit sofortiger Wirkung wird der Ostfriesischen Lufttransport G.m.b.H. die 2-Buchstabenabkürzung "OL" für die Verwendung im Flugfernmeldedienst zugeteilt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 400/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 12. Oktober 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — Sa 7

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land:	Saarland
Standort:	Schoksberg
Geogr. Koordinaten:	49°17'33"N 06°55'19"O
Art des Hindernisses:	Antennenträger
Höhe über Grund:	287,00 m
Höhe über NN:	370,00 m

Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 401/76

Berichtigungen zur Luftfahrtkarte ICAO 1 : 500 000

Frankfurt (Main), den 18. Oktober 1976
NfL Az.: 693

Die Veröffentlichung von Berichtigungen zur Luftfahrtkarte ICAO 1 : 500 000 im Luftfahrthandbuch Band III ist eingestellt worden. Diese Maßnahme wurde getroffen, weil das Berichtigungsverzeichnis offensichtlich wenig genutzt worden ist und unter dem Zwang des rationellen Einsatzes der verfügbaren Mittel eine Fortsetzung dieses Dienstes nicht mehr gerechtfertigt erschien.

Alle Kartenbenutzer werden gebeten, die Bekanntmachungen in den Nachrichten für Luftfahrer und NOTAMs für die Laufendhaltung der Luftfahrtkarte zu verwenden und/oder vor Antritt eines Fluges wichtige Angaben in der Karte (Frequenzen von Funkfeuern usw.) anhand des Luftfahrthandbuchs und der NOTAMs auf ihre Aktualität zu überprüfen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 402/76

Bekanntmachung über eine zeitweilige Schließung und zeitweilige Flugbetriebseinschränkungen des Verkehrsflughafens Stuttgart im Jahre 1977

Stuttgart, den 4. Oktober 1976
V 8725/75

Wegen Instandsetzung der Start- und Landebahn 08/26 und der hiermit verbundenen Vorbereitungs- und Anschlußarbeiten wird der Flugbetrieb auf dem Verkehrsflughafen Stuttgart wie folgt beschränkt:

1. In der Zeit vom 12. 9. — 11. 10. 1977 (je einschließlich) wird der Flughafen für jeden Flugbetrieb (ausgenommen Drehflügler) gesperrt. Der Flughafenunternehmer ist insoweit von der Betriebspflicht befreit worden (§ 45 Abs. 1 Satz 3 LuftVZO).

2. In der Zeit vom 2. 5. — 11. 9. 1977 und vom 12. 10. — 15. 11. 1977 (je einschließlich) ist der Flugbetrieb für folgende Luftfahrzeuge zugelassen: Flugzeuge über 5700 kg MPW und Drehflügler (Flugzeuge bis 5700 kg MPW und andere Luftfahrzeuge nur PPR).

Nähere Einzelheiten werden rechtzeitig vor Beginn der Beschränkungen bekanntgegeben.

Ministerium für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr
Baden-Württemberg
Im Auftrag
Kienzle

I – 403/76

Verkehrslandeplatz Heubach

Stuttgart, den 13. Oktober 1976
Nr. 24-8735 Heubach/131

Bedingt durch Bauarbeiten kann die Schwelle 07 vom Tower vorübergehend nicht eingesehen werden. Aus diesem Grunde wird die Schwelle 07 um 150 m nach Osten verlegt und als versetzte Schwelle gekennzeichnet. Verfügbare Bahnlänge für Landungen Richtung 07 600 m. Die gesamte Bahnlänge von 750 km kann auf Anforderung (O/R) nach Freigabe durch die Luftaufsicht Heubach benutzt werden. Diese Beschränkung bleibt vorläufig bis zum 1. 5. 1977 in Kraft.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag
Schmid

I – 404/76

Bekanntmachung der Genehmigung des Hubschrauberlandeplatzes Hannover-Friederikenstift

Braunschweig, den 23. September 1976
302.303 12 - 2

Am 19. 2. 1976 habe ich dem Friederikenstift — Evang. Krankenhaus —, Humboldstraße 5, 3000 Hannover, die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach den Sichtflugregeln bei Tag erteilt. Die Betriebsfreigabe erfolgte am 23. September 1976.

1. Bezeichnung:
   Hubschrauber-Sonderlandeplatz Hannover-Friederikenstift
2. Lage:
   Im Stadtgebiet von Hannover, ca. 1,5 km SW des Hauptbahnhofs
3. Bezugspunkt:
   a) geographische Lage:
      52°22'19"Nord 09°43'30"Ost
   b) Höhe: 52 m über NN
4. Start- und Landefläche für Hubschrauber:
   a) Abmessungen:
      Quadrat mit einer Seitenlänge von 15 m
   b) Oberfläche: Verbundpflaster (rot)
   c) An- und Abflüge: 160°/340° rechtweisend
   d) Behelfsbefeuerung: 1 Drehfeuer weiß; 4 Tiefstrahler
5. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:
   Hubschrauber mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis 4300 kg (MPW)
6. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist für Hubschrauber mit folgenden Einsatzaufgaben bestimmt:
   a) ärztliche Versorgung bei Notfällen oder Katastrophen jeglicher Art
   b) Primärtransporte Kranker oder Verletzter
   c) Sekundärtransporte Kranker oder Verletzter
   d) Transporte von Medikamenten

Die Zustimmung des Platzhalters gilt für die vorgenannten Arten von Flügen als erteilt. Andere Flüge bedürfen einer vorherigen Genehmigung durch den Platzhalter (PPR).

Der Präsident
des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Braunschweig
Im Auftrag
Heyn

I – 405/76

Flugbetriebsregelung für den Sonderlandeplatz Schwabmünchen

München, den 30. September 1976
315-7833b-21-1/76

1. Allgemeines

1.1 Die im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichte Sichtanflugkarte ist Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

1. 2 Vor Aufnahme des Flugbetriebs ist die Platzverkehrskontrollstelle Lechfeld zu verständigen, sofern die Kontrollzone Lechfeld aktiv ist.

1. 3 An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sind zwischen 1200 und 1400 Uhr MGZ Platzrundenflüge untersagt.

1. 4 Auf die Bestimmungen in §§ 22 und 23 Abs. 4 LuftVO wird besonders hingewiesen.

2. Motorflüge und Motorseglerflüge

2. 1 Die Platzrunde für Flugzeuge und Motorsegler liegt südlich der Start- und Landebahn.

2. 2 In der Platzrunde ist eine Flughöhe von 200 m (700 ft) über Platzhöhe oder 750 m (2500 ft) über NN einzuhalten.

2. 3 An- und Abflüge sind aus/in südlicher Richtung durchzuführen. Luftfahrzeuge ohne Sprechfunkgerät haben sich dabei außerhalb der Kontrollzone Lechfeld und im Umkreis von 10 NM um den Sonderlandeplatz Schwabmünchen unterhalb 2800 ft über NN zu halten. Luftfahrzeuge mit Sprechfunkgerät, die sich auf dem Flug zum oder vom Sonderlandeplatz Schwabmünchen befinden, haben im vorgenannten Bereich bei Flügen oberhalb 2800 ft über NN mit der Platzverkehrskontrollstelle Lechfeld über die Frequenz 122,1 MHz Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

2. 4 Um zu vermeiden, daß nicht ständig die gleichen Gebietsteile überflogen werden, sind Schleppflüge lateral versetzt durchzuführen.

3. Segelflüge

3. 1 Der Segelflugbetrieb ist auf die Zeiten zu beschränken, an denen die Kontrollzone Lechfeld nicht wirksam ist.

3. 2 Die Platzrunde für Segelflugzeuge liegt ebenfalls südlich der Start- und Landebahn und innerhalb der Platzrunde für Flugzeuge und Motorsegler.

3. 3 Einflüge in die Platzrunde oder zur Position sind, wenn die Art des Betriebes dies zuläßt, aus nördlicher Richtung durchzuführen. Mit der Landeeinteilung ist ab Position in einer Flughöhe von nicht weniger als 150 m (500 ft) über Platzhöhe oder 700 m (2300 ft) über NN zu beginnen.

3. 4 Bei Anflügen zur Landebahn 09 sind auf der westlichen Position Rechtskreise, bei Anflügen auf Landebahn 27 auf der östlichen Position Linkskreise zu fliegen.

3. 5 Einflüge in die Platzrunde für Motorflüge (2. 1) sind zu vermeiden.

4. Ausnahmen

Die Flugleitung kann Ausnahmen von den Bestimmungen nach 2. 1 und 3. 3 zulassen.

5. Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen diese Flugbetriebsregelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit §§ 22 Abs. 1 und 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

6. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt mit ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Die Flugbetriebsregelung vom 12. 5. 1972 (NfL I - 180/72) wird aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. L i e b e r k n e c h t

I – 406/76

Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen

München, den 14. Oktober 1976
315 — 7833a — 3 — 10/76

Auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen wurde am 23. 9. 1976 die Abnahmeprüfung der Start- und Landebahn mit den Abmessungen von 1280 m x 30 m durchgeführt und die Aufnahme des Flugbetriebs gestattet (NfL I - 352/70, Abs. 5. l). Die weiteren Einzelheiten hierzu werden im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlicht.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Dr. L i e b e r k n e c h t

NfL I - 407-410/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 18. November 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 407/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	248
I — 408/76	Fesselballonaufstiege bei Langenpreising	248
I — 409/76	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Korbach	249
I — 410/76	Genehmigung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Krankenhaus Reinkenheide in Bremerhaven	249

Inhaltsangabe der NfL II - 107/76 vom 18. November 1976

II — 107/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 108/76 vom 18. November 1976

II — 108/76 10. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

I – 407/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 1. November 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — SH 40,46

Die nachstehend aufgeführten Luftfahrthindernisse sind errichtet worden:

1. Land: Schleswig-Holstein
   Standort: Bad Segeberg
   Geogr. Koordinaten: 53°55'59,5"N 10°18'53,7"O
   Art des Hindernisses: Fernmeldeturm
   Höhe über Grund: 133,00 m
   Höhe über NN: 184,80 m

Das Hindernis ist befeuert und mit einer Tagesmarkierung versehen.

2. Land: Schleswig-Holstein
   Standort: Brunsbüttel
   Geogr. Koordinaten: 53°54'45"N 09°12'35"O
   Art des Hindernisses: Schornstein
   Höhe über Grund: 178,00 m
   Höhe über NN: 181,15 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 408/76

Fesselballonaufstiege bei Langenpreising

Frankfurt (Main), den 28. Oktober 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223

Zum Zwecke von kleinaerologischen Messungen werden ab sofort bis auf weiteres bei Langenpreising (48°27'N 11°58'O) Fesselballonaufstiege durchgeführt.

Die maximale Aufstiegshöhe beträgt 2500 Fuß über NN.

Die einzelnen Aufstiegsserien werden der FS-Regionalstelle München zwecks Herausgabe eines NOTAMs Class I bekanntgegeben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
P h i l i p p

I – 409/76

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Korbach

Wiesbaden, den 3. November 1976
III a 3 — Az.: 66 m 06

Nachstehend wird die Herrn Heinz Saure, Korbach am 1. Oktober 1976 erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes bekanntgemacht:

1. Bezeichnung:
   Sonderlandeplatz Korbach
2. Lage:
   ca. 1,5 km südlich der Stadt Korbach
3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage: 51°15'18"N 08°52'38"O

b) Höhe: 390 m (1280 Fuß) über NN

4. Start- und Landebahn:

a) Richtung: 033°/213° rechtweisend

b) Länge: 520 m

c) Belag: Gras

5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen:

a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW), in Ausnahmefällen auch bis zu 3500 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)

b) Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 6000 kg (MPW)

c) Motorsegler

d) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten mit Startart Flugzeugschlepp

e) Fallschirme zu Fallschirmabsprüngen

6. Zweck:
   Verkehr mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters.

NfL I - 234/70 wird hiermit aufgehoben.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I – 410/76

Genehmigung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Krankenhaus Reinkenheide in Bremerhaven

Bremen, den 28. Oktober 1976
800-332-12/54, 800-332-90/3

I.

Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:
   Hubschrauber-Sonderlandeplatz
   Krankenhaus Bremerhaven-Reinkenheide
2. Lage:
   750 m östlich Autobahn Bremerhaven-Cuxhaven in Höhe Abfahrt Bremerhaven/Geestemünde
3. Bezugspunkt:

a) geogr. Lage: 53°32'23,7"N 08°38'02,4"O

b) Höhe über NN: 5,5 m (18 ft)

4. Start- und Landefläche:

a) Abmessung: Kreis 30 m Durchmesser (Asphalt)

b) Streifen: 20 m Durchmesser (Rasensteine)

c) An- und Abflugbereiche: 047°/227° rechtweisend

II.

Landeplatz für Hubschrauber bis 12.000 kg (MPW)

III.

Zweck des Landeplatzes

Hubschrauberrettungsdienst und Krankentransport

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Häfen, Schiffahrt
und Verkehr
Im Auftrag
Ehlers

NfL I - 411-422/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 2. Dezember 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 411/76	23. VO zur Änderung der 3. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum)	251
I — 412/76	20. VO zur Änderung der 35. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken)	252
I — 413/76	17. VO zur Änderung der 19. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)	253
I — 414/76	VO zur Aufhebung der 39. DVO zur LuftVO (Festlegung eines Instrumenten-Anflugverfahrens zum Militärflugplatz Eggebek mit anschließendem Sichtanflug zum Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus)	255
I — 415/76	70. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung von Funkfrequenzen)	255
I — 416/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	255
I — 417/76	Aufhebung der Bekanntmachung über die Errichtung eines Luftfahrthindernisses	256
I — 418/76	Bekanntmachung über den saisonalen Schneeplan für den Winter 1976/77	256
I — 419/76	Übungsflüge der USAFE innerhalb von Ramstein TMA	258
I — 420/76	Aufstiege von Fesselballonen und freifliegenden Sondenballonen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz in den Fluginformationsgebieten Frankfurt und München	259
I — 421/76	Betriebszeiten von Landeplätzen während der Weihnachts- und Neujahrszeit 1976/77	259
I — 422/76	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bergneustadt "Auf dem Dümpel"	263

Inhaltsangabe der NfL II - 109/76 vom 2. Dezember 1976

II — 109/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 110/76 vom 2. Dezember 1976

II — 110/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge — Neuzulassungen und Veränderungen (1. bis 30. September 1976)

I – 411/76

Dreiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Dritten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum) vom 23. November 1976

Frankfurt (Main), den 23. November 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) wird verordnet:

Artikel 1

Die Dritte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 1/70), zuletzt geändert durch die Zweiundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 22. Juli 1976 (Bundesanzeiger Nr. 147 vom 7. August 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 275/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Streckenführungen

1. bei der Streckenführung "Gelb Neun" in Spalte 6

a) die Anmerkung "1b" in Anmerkung "1c" umbenannt;

b) als neue Anmerkung "1b" eingefügt:

"1b) Flüge, die Bremen FIR in Richtung Gedser zwischen FL 160 und FL 240 überfliegen, sind normalerweise von ROD VOR auf Leitstrahl 023 direkt nach Hamburg DVOR-TAC und auf Flugverkehrsstrecke Grün 5 durchzuführen."

c) die Anmerkung "2" in Anmerkung "2a" umbenannt;

d) als Anmerkung "2b" eingefügt:

"2b) Flüge unterhalb 9000 Fuß über NN sollen MIC VOR auf Leitstrahl 218 verlassen und diesen Kurs bis zum Erfliegen des Leitstrahls 057 von LBE VORTAC beibehalten."

e) bei Anmerkung 3) die Angabe "FL 240" jeweils durch die Angabe "FL 70" ersetzt;

f) die Anmerkung "3)" in Anmerkung "3a)" umbenannt;

g) als neue Anmerkung "3b)" eingefügt:

"3b) Folgende zusätzliche Streckenführung steht zwischen Alsie VOR und Elbe VORTAC zur Verfügung:

1	2	3	4	5	6
Link Rot Fünfzehn [1]				unge-rade	[1]) Die Zuweisung von FL110-FL160 ist von der Verkehrssituation im Nahverkehrsbereich Eider abhängig.
▲ Alsie VOR (ALS) 54 54 22 N 09 59 41 O					
△ Kurskreuzung Rendsburg (RND) (338° [37 DME] HAM/193° ALS) 54 14 15 N 09 46 40 O	193 013	41 35	FL 240 FL 110		
▲ Elbe VORTAC 53 39 21 N 09 35 46 O				ge-rade	

2. bei der Streckenführung "Gelb Neun"

a) in Spalte 1 die Hinweisziffern hinter der Angabe "Streckenführung Gelb Neun" durch folgende Fassung ersetzt:

"Streckenführung Gelb Neun
1a) 1b) 2a) 2b) 3a) 3b) 4) 5) 6)"

b) in Spalte 1 bis 3 die Angaben zwischen den Meldepunkten "Elbe VORTAC" und "Nienburg VOR" wie folgt geändert:

1	2	3
▲ Elbe VORTAC 53 39 21 N 09 35 46 O		
△ Kurskreuzung East Stade (190° [8 DME] LBE/250° [25 DME] HAM) 53 31 50 N 09 34 00 O	190 010	8 54
△ Nienburg VOR 52 37 38 N 09 22 23 O		

3. bei der Streckenführung "Blau Neunundzwanzig"

a) in Spalte 1 hinter der Angabe "Blau Neunundzwanzig" die Hinweisziffer "1)" angefügt:

b) in Spalte 6 als Anmerkung 1) eingefügt:

"1) Flüge durch den Nahverkehrsbereich Hannover sind normalerweise oberhalb FL 60 durchzuführen."

4. bei der Streckenführung "Blau Neunundzwanzig Ost"

a) in Spalte 1 die Hinweisziffer "1)" gestrichen;

b) in Spalte 6 die Anmerkung 1) ersatzlos gestrichen.

5. bei der Streckenführung "Grün Fünf"

a) in Spalte 6 bei Anmerkung 4) die Angabe "FL 240" jeweils durch die Angabe "FL 70" ersetzt;

b) in Spalte 6 die Anmerkung "4)" in Anmerkung "4a)" umbenannt;

c) in Spalte 6 als neue Anmerkung "4b)" eingefügt:

"4b) Folgende zusätzliche Streckenführung steht zwischen Hamburg DVORTAC und Alsie VOR zur Verfügung:

1	2	3	4	5	6
Link Rot Eins [1] ▲ Hamburg DVORTAC 53 41 14 N 10 12 23 O △ Kurskreuzung Rendsburg (RND) (338° [37 DME] HAM/193° ALS) 54 14 15 N 09 46 40 O ▲ Alsie VOR (ALS) 54 54 22 N 09 59 41 O	338 / 158 193 / 013	37 41	FL 240 / FL 110	ungerade ↓ gerade ↑	[1]) Die Zuweisung von FL 110-FL 160 ist von der Verkehrssituation im Nahverkehrsbereich Eider abhängig.

d) in Spalte 1 die Hinweisziffern hinter der Angabe "Streckenführung Grün Fünf" durch folgende Fassung ersetzt:
"Streckenführung Grün Fünf
1a) 1b) 2a) 2b 2c) 3a) 3b) 4a) 4b) 5) 6) 7)"

6. bei der Streckenführung "Grün Zehn"

a) in Spalte 1 bis 4 alle Angaben nach dem Meldepunkt "Elbe VORTAC" ersatzlos gestrichen;

b) in Spalte 6 die Anmerkung 1) durch folgende Fassung ersetzt:
"1) Der Streckenabschnitt LBE-WSR soll normalerweise nur für Flüge in westlicher Richtung benutzt werden."

7. die Angaben zur Streckenführung "Grün Zehn-Süd" durch folgende Fassung ersetzt:

1	2	3	4	5	6
Streckenführung [1]) [2]) **Grün Zehn-Süd** ▲ Weser VORTAC 53 20 56 N 08 52 36 O △ Kurskreuzung Stade (070° [DME 23] Weser VORTAC/ 212° [DME 11] Elbe VORTAC/ 250° [DME 29] Hamburg DVORTAC) 53 29 50 N 09 27 30 O △ Kurskreuzung East Stade (190° [8 DME] LBE/250° [25 DME] HAM) 53 31 50 N 09 34 00 O ▲ Hamburg DVORTAC 53 41 14 N 10 12 23 O	070 / 250	23 5 24	FL 240 / 4000 NN	gerade ↓ ungerade ↑	[1]) Diese Streckenführung wird normalerweise nur für Flüge in östlicher Richtung benutzt. [2]) Flüge durch den Nahverkehrsbereich Hamburg sind normalerweise oberhalb FL 80 durchzuführen.

8. bei der Streckenführung "Rot Fünfzehn" in Spalte 6

a) die Anmerkung 3) gestrichen;

b) bei Anmerkung 4) die Angabe "in FL 160 und darüber" gestrichen;

c) Anmerkung "4)" in Anmerkung "3)" und Anmerkung "5)" in Anmerkung "4)" umbenannt.

9. bei der Streckenführung "Rot Fünfzehn" in Spalte 1 die Hinweisziffer "5)" gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 30. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 412/76

Zwanzigste Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken) vom 23. November 1976

Frankfurt (Main), den 23. November 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 4 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet.

Artikel 1

Die Fünfunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken) vom 14. April 1974 (Bundesanzeiger Nr. 80 vom 29. April 1971; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 81/71), zuletzt geändert durch die Neunzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 22. Juli 1976 (Bundesanzeiger Nr. 174 vom 7. August 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 280/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Streckenführungen

1. bei der Streckenführung "UA9"

a) in Spalte 1 bis 3 die Angaben zwischen "Elbe VORTAC" und "Kurskreuzung Rodenberg" wie folgt geändert:

1	2	3
▲ Elbe VORTAC 53 39 21 N 09 35 46 O		
△ Kurskreuzung East Stade (191° [8 DME] LBE/250° [25 DME] HAM) 53 31 50 N 09 34 00 O	191 / 011	8
△ Kurskreuzung Rodenberg (203° [94 DME] HAM/ 011° [44 DME] WRB/ 271° DLE) 52 14 10 N 09 16 55 O		78

b) in Spalte 6 als Anmerkung "5)" eingefügt:

"5) In Abhängigkeit von der militärischen Luftverkehrslage kann Lippe RADAR die Benutzung des Streckenabschnittes Alsie (ALS) — Elbe (LBE), mißweisender Kurs 193°/013°, Entfernung 76 sm genehmigen. Freigaben sollten nicht früher als 10 Minuten vor Überfliegen von ALS oder LBE eingeholt werden."

c) in Spalte 1 nach der Hinweisziffer "4)" die Hinweisziffer "5)" angefügt.

2. bei der Streckenführung "UB6" in Spalte 6 bei Anmerkung 1) die Angabe "Position Walda, München VORTAC" gestrichen und durch die Angabe "LUB6" ersetzt.

3. nach der Streckenführung "UB6" als neue Streckenführung eingefügt:

1	2	3	4	5	6
LUB6 [1]				unge-rade	[1]) Diese Streckenführung wird während der Aktivierung von TRA 307 benutzt.
▲ Tango VORTAC 48 37 13 N 09 15 44 O	142 / 322	68			
▲ Kempten NDB 47 44 13 N 10 20 09 O	089 / 269	52	FL 450 / FL 250		
▲ Tölz NDB 47 47 10 N 11 36 32 O	063 / 243	55			
△ Kurskreuzung Kirchdorf (089° MUN/ 347° SBG) 48 13 00 N 12 48 50 O				ge-rade	

4. bei der Streckenführung "UG 10 S" in Spalte 1 bis 3 die Angaben zwischen "Weser VORTAC" und "Hamburg DVORTAC" wie folgt geändert:

1	2	3
UG 10 S [1]		
▲ Weser VORTAC 53 20 56 N 08 52 36 O		
△ Kurskreuzung Stade 070° [DME 23] Weser VORTAC 212° [DME 11] Elbe VORTAC 250° [DME 29] Hamburg DVORTAC 53 29 50 N 09 27 30 O	070 / 250	23 / 5
△ Kurskreuzung East Stade (190° [8 DME] LBE/250° [25 DME] HAM) 53 31 50 N 09 34 00 O		24
▲ Hamburg DVORTAC 53 41 14 N 10 12 23 O		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 30. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 413/76

Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Neunzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 18. November 1976

Frankfurt (Main), den 18. November 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Neunzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 23. Juni 1970 (Bundesanzeiger Nr. 122 vom 9. Juli 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 197/70), zuletzt geändert durch die Sechzehnte Änderungsverordnung vom 10. August 1975 (Bundesanzeiger Nr. 163 vom 4. September 1975; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 247/75) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 wird nach Kurskreuzung "Luhe" eingefügt:

"Kurskreuzung Rendsburg
Schnittpunkt:
Leitstrahl 338 (37 DME) von Hamburg DVORTAC/Leitstrahl 193 von Alsie VOR."

2. In § 2 Abs. 1 werden in der Tabelle der Einflugstrecken die Angaben zur Einflugstrecke "1 DH" durch folgende Angaben ersetzt:

1	2	3	4	5
1 DH Alsie VOR				Flüge unterhalb FL 110 sind von Alsie VOR über Schleswig NDB (212°/29 NM in Richtung Hamburg DVORTAC (158°/ 52 NM) durchzuführen. Mindestreiseflughöhe: 4000 Fuß über NN. Während der Aktivierungszeiten von TRA 201c maximale IFR-Reiseflughöhe: FL 70
▲ Kurskreuzung Rendsburg	193	41	FL 110	
Leitstrahl 040 von Elbe VORTAC	158	19	4000	
▲ Hamburg DVORTAC		18	3000	

3. In § 2 Abs. 5 Nr. 5 wird der Wortlaut des Fehlanflugverfahrens durch folgende Fassung ersetzt:

"Fehlanflugverfahren:

Geradeaus-Steigflug, nach Überfliegen von Hamburg NDB Rechtskurve durchführen und Steigflug auf eine Höhe von 3500 Fuß über NN in Richtung Hittfeld NDB fortsetzen."

4. In § 2 Abs. 5 Nr. 11 wird nach "Hindernisfreigrenze:" die Angabe "560 Fuß über NN" durch die Angabe "590 Fuß über NN" ersetzt.

5. In § 2 Abs. 7 wird die Nummer 1 mit allen Angaben ersatzlos gestrichen. Die Nummern 2 bis 5 werden Nummern 1 bis 4. Unter der neuen Nummer 4 wird nach "Hindernisfreigrenze:" die Angabe "523 Fuß über NN" durch die Angabe "545 Fuß über NN" ersetzt.

6. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird

a) die Beschreibung der Abflugstrecke "DH 1" durch folgende Fassung ersetzt:

"DH 1:

Geradeaus-Steigflug bis zum Erreichen von Hamburg LO West; dann Rechtskurve und Weiterflug in Richtung Hamburg LO Nord (△). Abflug von Hamburg LO Nord auf Kurs über Grund von 010° bis zum Erfliegen des Leitstrahls 338 von Hamburg DVORTAC — dabei Höhenbeschränkung bis zum Durchfliegen des Leitstrahls 330 von Hamburg DVORTAC beachten — Weiterflug in Richtung Kurskreuzung Rendsburg (▲) und Fortsetzen des Fluges in Richtung Alsie VOR auf Leitstrahl 193 (013°).

Höhenbeschränkung: Überfliegen von Hamburg LO Nord in 4000 Fuß über NN und Beibehalten dieser Höhe bis zum Durchfliegen des Leitstrahls 330 von Hamburg DVORTAC.

Mindestreiseflughöhe: Bis Hamburg LO Nord 2000 Fuß über NN, von Hamburg LO Nord bis Kurskreuzung Rendsburg 4000 Fuß über NN, von Kurskreuzung Rendsburg bis Alsie VOR Flugfläche 110.

Anmerkung: Flüge unterhalb Flugfläche 110 sind von Kurskreuzung Rendsburg über Schleswig NDB (338°; 16 NM) und auf Leitstrahl 212 in Richtung Alsie VOR (032°; 29 NM) durchzuführen. Während der Aktivierungszeiten von TRA 201c maximale IFR-Reiseflughöhe: Flugfläche 70."

b) bei der Abflugstrecke "DH 5" folgende Anmerkung angefügt:

"Anmerkung: Flüge, deren weiterer Verlauf in südlicher Richtung entlang der Streckenführung UA9 geplant ist, haben die Abflugstrecke DH 4 zu benutzen."

c) die Beschreibung der Abflugstrecke "DH 81" durch folgende Fassung ersetzt:

"DH 81:

Geradeaus-Steigflug bis zum Erreichen von Hamburg LO West, dann Linkskurve — hierbei darf Leitstrahl 135 von Elbe VORTAC in südlicher Richtung nicht durchflogen werden — Weiterflug auf Steuerkurs 090° bis zum Erfliegen des Leitstrahls 200 von Hamburg DVORTAC und Weiterflug in Richtung Hamburg DVORTAC (▲). Abflug von Hamburg DVORTAC auf Leitstrahl 338 in Richtung Kurskreuzung Rendsburg (▲) und Fortsetzen des Fluges in Richtung Alsie VOR auf Leitstrahl 193 (013°).

Höhenbeschränkung: Leitstrahl 200 von Hamburg DVORTAC in 4000 Fuß über NN erfliegen und diese Höhe bis zum Überfliegen von Hamburg DVORTAC beibehalten.

Mindestreiseflughöhe: Bis Hamburg DVORTAC 2000 Fuß über NN, von Hamburg DVORTAC bis Kurskreuzung Rendsburg 4000 Fuß über NN, von Kurskreuzung Rendsburg bis Alsie VOR Flugfläche 110.

Anmerkung: Flüge unterhalb Flugfläche 110 sind von Kurskreuzung Rendsburg über Schleswig NDB (338°; 16 NM) und auf Leitstrahl 212 in Richtung Alsie VOR (032°; 29 NM) durchzuführen. Während der Aktivierungszeiten von TRA 201c maximale IFR-Reiseflughöhe: Flugfläche 70."

7. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird

a) die Beschreibung der Abflugstrecke "DH 21" durch folgende Fassung ersetzt:

"DH 21:

Geradeaus-Steigflug über Hamburg NDB, bei Durchfliegen des Leitstrahls 300 von Hamburg DVORTAC Linkskurve, Erfliegen des Leitstrahls 338 von Hamburg DVORTAC, Weiterflug in Richtung Kurskreuzung Rendsburg (▲) und Fortsetzen des Fluges in Richtung Alsie VOR auf Leitstrahl 193 (013°).

Höhenbeschränkung: Bis zum Durchfliegen des Leitstrahls 040 von Elbe VORTAC (18 DME von Hamburg DVORTAC) 4000 Fuß über NN.

Mindestreiseflughöhe: Bis zum Erfliegen des Leitstrahls 338 von Hamburg DVORTAC 2000 Fuß über NN, von Leitstrahl 338 von Hamburg DVORTAC bis Kurskreuzung Rendsburg 4000 Fuß über NN, von Kurskreuzung Rendsburg bis Alsie VOR Flugfläche 110.

Anmerkung: Flüge unterhalb Flugfläche 110 sind von Kurskreuzung Rendsburg über Schleswig NDB (338°; 16 NM) und auf Leitstrahl 212 in Richtung Alsie VOR (032°; 29 NM) durchzuführen. Während der Aktivierungszeiten von TRA 201c maximale IFR-Reiseflughöhe: Flugfläche 70."

b) bei der Abflugstrecke "DH 25" folgende Anmerkung angefügt:

"Anmerkung: Flüge, deren weiterer Verlauf in südlicher Richtung entlang der Streckenführung UA9 geplant ist, haben die Abflugstrecke DH 24 zu benutzen."

8. In § 3 Abs. 2 Nr. 3 wird

a) die Beschreibung der Abflugstrecke "DH 31" durch folgende Fassung ersetzt:

"DH 31:

Geradeaus-Steigflug bis zum Erreichen einer Höhe von 1500 Fuß über NN, dann Linkskurve in Richtung Hamburg DVORTAC (▲). Abflug von Hamburg DVORTAC auf Leitstrahl 338 in Richtung Kurskreuzung Rendsburg (▲) und Fortsetzen des Fluges in Richtung Alsie VOR auf Leitstrahl 193 (013°).

Höhenbeschränkung: Bis zum Durchfliegen des Leitstrahls 040 von Elbe VORTAC (18 DME von Hamburg DVORTAC) 4000 Fuß über NN.

Mindestreiseflughöhe: Bis Hamburg DVORTAC 2000 Fuß über NN, von Hamburg DVORTAC bis Kurskreuzung Rendsburg 4000 Fuß über NN, von Kurskreuzung Rendsburg bis Alsie VOR Flugfläche 110.

Anmerkung: Flüge unterhalb Flugfläche 110 sind von Kurskreuzung Rendsburg über Schleswig NDB (338°; 16 NM) und auf Leitstrahl 212 in Richtung Alsie VOR (032°; 29 NM) durchzuführen. Während der Aktivierungszeiten von TRA 201c maximale IFR-Reiseflughöhe: Flugfläche 70."

b) bei der Abflugstrecke "DH 35" folgende Anmerkung angefügt:

"Anmerkung: Flüge, deren weiterer Verlauf in südlicher Richtung entlang der Streckenführung UA9 geplant ist, haben die Abflugstrecke DH 34 zu benutzen."

9. In § 3 Abs. 2 Nr. 4 wird

a) die Beschreibung der Abflugstrecke "DH 41" durch folgende Fassung ersetzt:

"DH 41:

Geradeaus-Steigflug bis zum Durchfliegen des Leitstrahls 270 von Hamburg DVORTAC, dann Rechtskurve und Weiterflug auf Steuerkurs 010° bis zum Erfliegen des Leitstrahls 338 von Hamburg DVORTAC und Weiterflug in Richtung Kurskreuzung Rendsburg (▲). Abflug von Kurskreuzung Rendsburg in Richtung Alsie VOR auf Leitstrahl 193 (013°).

Höhenbeschränkung: Bis zum Erfliegen des Leitstrahls 338 von Hamburg DVORTAC 4000 Fuß über NN.

Mindestreiseflughöhe: Bis zum Erfliegen des Leitstrahls 338 von Hamburg DVORTAC 3000 Fuß über NN, von Leitstrahl 338 bis Kurskreuzung Rendsburg 4000 Fuß über NN, von Kurskreuzung Rendsburg bis Alsie VOR Flugfläche 110.

Anmerkung: Flüge unterhalb Flugfläche 110 sind von Kurskreuzung Rendsburg über Schleswig NDB (338°; 16 NM) und auf Leitstrahl 212 in Richtung Alsie VOR (032°; 29 NM) durchzuführen. Während der Aktivierungszeiten von TRA 201c maximale IFR-Reiseflughöhe: Flugfläche 70."

b) bei der Abflugstrecke "DH 45" folgende Anmerkung angefügt:

"Anmerkung: Flüge, deren weiterer Verlauf in südlicher Richtung entlang der Streckenführung UA9 geplant ist, haben die Abflugstrecke DH 44 zu benutzen."

c) bei der Abflugstrecke "DH 45a" folgende Anmerkung angefügt:

"Anmerkung: Flüge, deren weiterer Verlauf in südlicher Richtung entlang der Streckenführung UA9 geplant ist, haben die Abflugstrecke DH 44a zu benutzen."

Artikel 2

Artikel 1 Nummern 4 und 5 treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Artikel 1 Nummern 1, 2, 3, 6, 7, 8 und 9 treten am 30. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 414/76

Verordnung zur Aufhebung der Neununddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung eines Instrumenten-Anflugverfahrens zum Militärflugplatz Eggebek mit anschließendem Sichtanflug zum Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus) vom 4. November 1976

Frankfurt (Main), den 4. November 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzblatt I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Neununddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung eines Instrumenten-Anflugverfahrens zum Militärflugplatz Eggebek mit anschließendem Sichtanflug zum Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus) vom 13. Mai 1971 (Bundesanzeiger Nr. 97 vom 27. Mai 1971; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 132/71), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 30. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 415/76

Siebzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Funkfrequenzen) vom 16. November1976

Frankfurt (Main), den 16. November 1976
BFS/Z I 5/I 4 — Az.: 122:062 52

Auf Grund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzblatt I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 20 vom 30. Januar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 35/76), zuletzt geändert durch die Neunundsechzigste Änderungsverordnung vom 20. Oktober 1976 (Bundesanzeiger Nr. 208 vom 3. November 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 398/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 wird

unter "Flugverkehrskontrollstelle Frankfurt, Bezirkskontrolldienst oberhalb Flugfläche 245"

zwischen der Frequenz "276,80 (MIL)" und der Frequenz „341,40 (MIL)" die Frequenz "278,60 (MIL)" eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 15. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 416/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 15. November 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233—Ni 14

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land	Niedersachsen
Standort:	Lingen/Ems
Geogr. Koordinaten:	52°30'47"N 07°17'14"O
Art des Hindernisses:	Fernmeldeturm
Höhe über Grund:	158 m
Höhe über NN:	181 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 417/76

Aufhebung der Bekanntmachung über die Errichtung eines Luftfahrthindernisses

Frankfurt (Main), den 15. November 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233

Die durch Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch (RAC-3-2-15 Nr. 37) bekanntgegebene Errichtung eines Luftfahrthindernisses wird hiermit aufgehoben, weil der 104 m über Grund hohe Rohrmast mit dem Standort Oldenburg-Etzhorn wieder abgebaut worden ist.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 418/76

Bekanntmachung über den saisonalen Schneeplan für den Winter 1976/77

Frankfurt (Main), den 12. November 1976
Büro NfL — Az.: 192

Unter Bezugnahme auf Nr. 2 der Bekanntmachung über die von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) mitgeteilten Schneepläne der Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (einschließlich Berlin-West) vom 7. Dezember 1967 (Nachrichten für Luftfahrer Nr. 450/67) gebe ich nachstehend den saisonalen Schneeplan für den Winter 1976/77 nachrichtlich bekannt.

NfL I - 337/75 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
H i e l s c h e r

Saisonaler Schneeplan für den Winter 1976/77

1. Die folgenden Angaben gelten für die Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Köln-Bonn, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart. Auf diesen Flughäfen wird im Winter 1976/77 Schneeräumung durchgeführt.

2. Für die unter Ziffer 1 bezeichneten Flughäfen werden über das Flugfernmeldenetz (AFTN) Meldungen über den Zustand der Flugbetriebsflächen mit SNOWTAM verbreitet (Anlage 1).

3. Zusätzlich werden über das MOTNE nach den Normen der ICAO ohne Abweichungen für die Flughäfen Berlin-Tempelhof, Düsseldorf, Frankfurt (Main), Hamburg, Köln-Bonn und München alle 30 Minuten Meldungen verbreitet, die den winterlichen Zustand der Start- und Landebahnen in einer Gruppe von 6 Ziffern angeben.

4. Für die Bestimmung der Bremskoeffizienten wird von den Flughäfen Berlin-Tegel, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt (Main), Hannover, Köln-Bonn, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart ein Skiddometer von den Flughäfen Berlin-Tempelhof und Hamburg ein Mü-Meter benutzt. Ersatzweise wird von diesen Flughäfen ein Tapleymeter benutzt, vom Flughafen Stuttgart zusätzlich ein Mü-Meter.

5. Den Besatzungen werden im Flug auf Anfrage hin die Bremskoeffizienten in Zahlenwerten durch den Flugsicherungskontrolldienst übermittelt.

6. Angaben über den Winterdienst, vorhandenes Räumgerät und Auskunft erteilende Stellen der Flughafenunternehmer sind in Anlage 2 enthalten.

SNOWTAM

SNOWTAM 012	Dringlichkeitsbezeichnung	Verteiler
Datum und Uhrzeit der Durchgabe	Herausgegeben von	

Flughafen	A	EVXX					
Datum/Uhrzeit der Beobachtung (Zeit am Ende der Beobachtung in MGZ)	B	130 730	B	130 800	B		
Startbahnbezeichnung	C	10	C	02	C		
Geräumte Startbahnlänge, wenn weniger als veröffentlichte Länge, in m(ft)	D	2500 m	D		D		
Geräumte Startbahnbreite, wenn weniger als veröffentlichte Breite, in m(ft) (Wenn von Mittellinie links oder rechts versetzt, füge "L" oder "R" hinzu.)	E	35 m	E		E		
Zustand der gesamten Startbahnlänge (Beobachtet auf jedem Drittel der Startbahn, beginnend an der Schwelle) NIL - sauber und trocken 0 - Naß (einschließlich stehendem Wasser in Pfützen) 1 - Rauhreif oder frostbedeckt (Höhe normalerweise weniger als 1 mm) 2 - Trockener Schnee (Flecken oder teilweise geräumt) 3 - Trockener Schnee (bedeckt) 4 - Nasser Schnee oder Schneematsch (Flecken oder teilweise geräumt) 5 - Nasser Schnee oder Schneematsch (bedeckt) 6 - Eis (Flecken oder teilweise beseitigt) 7 - Eis (bedeckt) 8 - Zusammengepreßter oder gewalzter Schnee (gleichmäßige Verteilung) 9 - Gefrorene Radspuren oder Furchen (Geeignete Kombinationen dieser Zahlen können benutzt werden, um verschiedene Oberflächenzustände auf einem Abschnitt der Startbahn anzugeben. Wenn mehr als eine Niederschlagsart auf demselben Abschnitt vorhanden ist, sollten sie in der Reihenfolge von oben nach unten angegeben werden. Verwehungen, Stellen, an denen der Niederschlag höher als durchschnittlich ist, und sonstige wichtige Einzelheiten der Niederschläge sollten unter Buchstabe "S" in Klartext angegeben werden.)	F	26/26/3	F	8/8/3	F		
Mittlere Höhe für jedes Drittel der gesamten Startbahnlänge (mm)	G	15/10/30	G	15/15/20	G		
Bremswirkung auf jedem Drittel der Startbahn Gemessener oder berechneter Koeffizient oder geschätzte Bremswirkung 0.40 und darüber — gut — 5 0.39 bis 0.36 — mittelmäßig/gut — 4 0.35 bis 0.30 — mittelmäßig — 3 0.29 bis 0.26 — mittelmäßig/schlecht — 2 0.25 und darunter — schlecht — 1 (Benutze bei Angabe eines gemessenen Koeffizienten die festgestellten zwei Ziffern, bei Angabe einer Schätzung einzelne Ziffern.)	H	21/25/26	H	3/3/3	H		
Kritische Schneewälle vorhanden: Höhe/Entfernung vom Rand der Start- und Landebahn Linke oder rechte Seite: L oder R (Höhe in cm(ft) Entfernung in m(ft))	J	L 90 cm/20 m R 65 cm/15 m	J	L 70 cm/NIL	J		
Startbahnfeuer, wenn verdeckt: Setze bejahendenfalls ein "Yes", ergänzt durch "L" oder "R" falls erforderlich	K		K	yes L	K		
Weitere Räumung, Länge ... (m) Breite ... m (ft) wird durchgeführt. (Falls gesamte Fläche, setze "TOTAL" ein.)	L	Total	L		L		
Diese Räumung wird voraussichtlich beendet sein: Datum/Uhrzeit	M	130 900	M		M		
Zustand der Rollbahn; wenn keine angemessene Rollbahn verfügbar, setze "No" ein.	N	9	N	89	N		
Schneewälle an Rollbahn (wenn höher als 60 cm/2 ft) Abstand dazwischen in m (ft)	P	65 cm/30 m 95 cm	P	100 cm/NIL	P		
Zustand des Abfertigungsvorfeldes - Wenn unbenutzbar "No" angeben.	R	9					
Bemerkungen in Klartext, wenn erforderlich (z.B. Streuen von Sand oder Split ausgeführt)	S	RWY 13 clsd due SNOW					

Unterschrift des Auflieferers
(wird nicht gesendet)

Anmerkungen: 1) Wenn Meldungen für 2 oder 3 Startbahnen vorliegen, sende Spalte 1 bis einschl. Feld P, dann Spalte 2, dann Spalte 3 (falls notwendig) und anschließend die Felder R und S.
2) Die Eintragungen in die Felder können entfallen, wenn keine Meldung vorliegt. In diesem Fall sollte auch der das Feld kennzeichnende Buchstabe nicht mitgesendet werden.
3) Die Eintragungen in Feld B müssen immer vollständig sein.
4) Für die Beschreibung der Zustandes von Rollbahnen und Vorfeld (Felder N und R) kann der Kode des Feldes F benutzt werden.
5) Maßeinheiten sollen immer angegeben werden, mit Ausnahme in Feld G.
6) Änderungen zu SNOWTAMs sollen nicht herausgegeben werden. Wenn nötig, sind neue SNOWTAMs zu veröffentlichen.

Flughafen	Vorhandenes Räumgerät	Auskunft über Zustand der Flugbetriebsflächen
Berlin-Tegel	a) Nur für Bewegungsfläche 13 Schneepflüge 11 Kehr-Blas-Geräte 4 Schneeschleudern 3 Streuer (UREA und Sand) 2 Enteisungsgeräte	MGTA Tel.: 418 1341 (AIS)
	b) Nur für Abfertigungsfläche 5 Schneepflüge 6 Kehr-Blas-Geräte 5 Schneeschleudern 2 Streuer 1 Enteisungsgerät	Berliner Flughafen GmbH Tel.: 418 1341 (AIS)
Berlin-Tempelhof	18 Schneepflüge 5 Kehr-Blas-Geräte 2 Schneeschleudern 4 Streugeräte für Harnstoff und Sand 1 Enteisungsgerät	Berliner Flughafen GmbH Tel.: 69 09 301/302
Bremen	5 Schneepflüge 4 Kehr-Blas-Geräte 1 Schneeschleuder 2 Sandstreuer 1 Streugerät für Harnstoff und Sand 1 Enteisungsgerät	Verkehrsleitung Tel.: 55 95 241
Düsseldorf	14 Schneepflüge 5 Kehr-Blas-Geräte 3 Schneeschleudern 1 Sandstreuer 5 Streugeräte für Sand und Harnstoffe 2 Enteisungsgeräte 1 Frontlader	Verkehrsabteilung Tel.: 42 12 20 und 42 14 20
Frankfurt (Main)	26 Schneepflüge 8 Kehr-Blas-Geräte 8 Schneeschleudern 4 Streugeräte für Harnstoff 1 Enteisungsgerät	Vorfeldkontrolle Tel.: 690-20 51 und 690-30 36
Hamburg	12 Schneepflüge 6 Kehr-Blas-Geräte 3 Schneeschleudern 4 Sandstreuer 2 Enteisungsgeräte	Verkehrsabteilung Tel.: 50 85 73 oder 040 05 571 76 (Funktelefon)
Hannover	9 Schneepflüge 5 Kehr-Blas-Geräte 2 Schneeschleudern 4 Sandstreuer 1 Streugerät für Harnstoff 2 Enteisungsgeräte	Abteilung Verkehrsbetriebe Tel.: 73 05/455
Köln-Bonn	9 Schneepflüge 6 Kehr-Blas-Geräte 3 Schneeschleudern 3 Sandstreuer 2 Streugeräte für Harnstoff 2 Enteisungsgeräte	Technische Leitung: Tel.: 23 16 Feuerwache: Tel.: 22 90
München	16 Schneepflüge 11 Kehr-Blas-Geräte 3 Schneeschleudern 4 Streugeräte für Sand und Harnstoff 4 Enteisungsgeräte 1 Frontlader	Verkehrsabteilung Tel.: 92 11-300
Nürnberg	7 Schneepflüge 4 Kehr-Blas-Geräte 3 Schneeschleudern 3 Sandstreuer 1 Streugerät für Harnstoff 1 Enteisungsgerät	Verkehrsabteilung Tel.: 375 220
Saarbrücken	5 Schneepflüge 2 Kehr-Blas-Geräte 2 Schneeschleudern 2 Sandstreuer 1 Streuer für Harnstoff 1 Enteisungsgerät	Verkehrsabteilung Tel.: 83-250 u. -260
Stuttgart	6 Schneepflüge 6 Kehr-Blas-Geräte 4 Schneeschleudern 2 Streugeräte für Sand und Harnstoff 2 Enteisungsgeräte 1 Frontlader	Verkehrsassistent Tel.: 386

I – 419/76

Übungsflüge der USAFE innerhalb von Ramstein TMA

Frankfurt (Main), den 2. November 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 225 3

Im Fluginformationsgebiet Frankfurt werden innerhalb von Ramstein TMA in Sichtwetterbedingungen Übungsflüge militärischer Strahlflugzeuge, die sich mit hoher Geschwindigkeit bewegen, sowie von Propellerflugzeugen in nachstehend beschriebenem Luftraum wie folgt durchgeführt:

Gebiet Ramstein:

49 15 N 08 30 O — 49 23 N 07 30 O — 49 08 N 07 30 O — 49 05 N 08 30 O — 49 15 N 08 30 O

Höhen:

Von 3600 Fuß über NN bis Flugfläche 95

Daten und Zeiten:

Vom 13. Dezember 1976 bis 31. Dezember 1977 montags bis freitags täglich von 0800 Uhr MGZ bis 30 Minuten vor Sonnenuntergang.

Flugzeugführer von nicht an den Übungen beteiligten Luftfahrzeugen werden gebeten, den Luftraum aus Sicherheitsgründen zu meiden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 420/76

Aufstiege von Fesselballonen und freifliegenden Sondenballonen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz in den Fluginformationsgebieten Frankfurt und München

Frankfurt (Main), den 10. September 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 22363

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz läßt bis 31. 12. 1977 in unregelmäßigen Abständen bei Tag und Nacht in allen Wetterbedingungen in den Fluginformationsgebieten Frankfurt und München in nachstehend genannten Gebieten Fesselballone und freifliegende Sondenballone zur Ermittlung aerologischer Daten auf (Gewicht der freifliegenden Sondenballone = 100 Gramm).

Die einzelnen Meßserien an den verschiedenen Auflaßorten werden sich jeweils über einen Zeitraum von etwa 2 Wochen erstrecken, wobei täglich 4 bis 5 Aufstiege von halbstündiger Dauer vorgesehen sind. In jedem Gebiet soll nach Möglichkeit zu jeder Jahreszeit einmal eine derartige Meßserie durchgeführt werden.

Die einzelnen Aufstiege in den nachstehend aufgeführten Gebieten werden durch Veröffentlichungen entsprechender Navigationswarnungen durch NOTAM Class I bekanntgegeben.
Die Aufstiege werden in Übereinstimmung mit den Vorschriften des § 16 LuftVO durchgeführt.

Die Aufstiegsorte werden durch geogr. Koordinaten wie folgt begrenzt:

1. Raum Aschaffenburg

49 56 N 09 04 O
49 56 N 09 12 O
50 00 N 09 04 O
50 00 N 09 12 O

Die maximale Auflaßhöhe für die Fesselballonaufstiege beträgt in diesem Gebiet 1650 Fuß über GND.

2. Raum Würzburg

49 45 N 09 53 O
49 45 N 10 00 O
49 49 N 09 53 O
49 49 N 10 00 O

Die maximale Auflaßhöhe für die Fesselballonauftiege beträgt in diesem Gebiet 1650 Fuß über GND.

3. Raum Nürnberg

a) Gebiet Schwabach

49 19 N 10 59 O
49 19 N 11 04 O
49 21 N 10 59 O
49 21 N 11 04 O

Die maximale Auflaßhöhe für die Fesselballone beträgt in diesem Gebiet 1650 Fuß über GND.

b) Auflaßort Volksfestplatz beim Dutzendteich

49 26 N 11 06 O

Die maximale Auflaßhöhe für die Fesselballone beträgt an diesem Ort 1650 Fuß über GND.

4. Raum München

Auflaßort Fernsehturm München-Oberwiesenfeld

48 11 N 11 33 O

Die maximale Auflaßhöhe für die Fesselballone beträgt an diesem Ort 950 Fuß über GND.

5. Raum Ingolstadt

a) Auflaßort Eitensheim

2 Seemeilen um Bezugspunkt
48 49 N 11 19 O

Die Auflaßhöhen für die Fesselballone an diesem Ort werden kurzfristig vor dem Aufstieg festgelegt und durch NOTAM Class I veröffentlicht.

b) Gebiet Stadt Ingolstadt

48 45 N 11 24 O
48 45 N 11 26 O
48 46 N 11 24 O
48 46 N 11 26 O

Die Auflaßhöhen für die Fesselballone an diesem Ort werden kurzfristig vor dem Aufstieg festgelegt und durch NOTAM Class I veröffentlicht.

c) Gebiet Kelheim im Donautal

48 54 N 11 52 O
48 54 N 11 55 O
48 55 N 11 52 O
48 55 N 11 55 O

Die Auflaßhöhen für die Fesselballone an diesem Ort werden kurzfristig vor dem Aufstieg festgelegt und durch NOTAM Class I veröffentlicht.

6. Raum Augsburg

a) Auflaßort Stadt Augsburg

48 21 N 10 52 O

Die maximale Auflaßhöhe für die Fesseballone beträgt an diesem Ort 1650 Fuß über GND.

b) Gebiet Meitingen

48 32 N 10 50 O
48 32 N 10 56 O
48 35 N 10 50 O
48 35 N 10 56 O

Die maximale Auflaßhöhe für die Fesselballone beträgt in diesem Gebiet 1650 Fuß über GND.

Die Luftfahrzeugführer werden ersucht, beim Durchfliegen der oben angegebenen Gebiete besondere Vorsicht walten zu lassen.

NfL I - 56/75 und I - 280/75 werden hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 421/76

Betriebszeiten von Landeplätzen während der Weihnachts- und Neujahrszeit 1976/77

Frankfurt (Main), den 15. November 1976
Büro NfL — Az.: 192

Die Betriebszeiten der nachstehend aufgeführten Landeplätze sind während der Weihnachts- und Neujahrszeit, soweit sie von den im Luftfahrthandbuch Deutschland Band III veröffentlichten Zeiten abweichen, wie folgt:

Landeplatz	Betriebszeit (MGZ)
Aachen-Merzbrück	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 einschl. 1. 1. 1977 0800 bis 1100
Achmer	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 einschl. PPR: 26. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.

Landeplatz	Betriebszeit (MGZ)
Altdorf-Wallburg	geschlossen: 24. 12. 1976 bis 2. 1. 1977 einschl.
Altena-Hegenscheid	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 26. 12. 1976 0800
Ampfing-Waldkraiburg	PPR: 24. 12. 1976 bis 6. 1. 1977 einschl.
Ansbach-Petersdorf	geschlossen: 25. 12. und 31. 12. 1976
Arnsberg	geschlossen: 24. 12. 1976 ab 1200 PPR: 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig, 31. 12. 1976 ab 1200
Augsburg-Mühlhausen	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12; 31. 12. 1976 und 1. 1. 1977
Baden-Baden/Oos	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Bad Dürkheim	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. PPR: 26. 12. bis 30. 12. 1976 täglich 0800 bis 1500 Tel.: (0 63 22) 17 97, 53 66, 25 43, 25 19
Bad Nauheim/ Reichelsheim	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Bad Pyrmont	geschlossen: 24. 12. 1976 bis 2. 1. 1977 einschl.
Bayreuth	geschlossen: 24. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. geöffnet: 2. 1. bis 9. 1. 1977 täglich 0900 bis SS
Beilngries	geschlossen: 15. 12. 1976 bis 12. 1. 1977 einschl.
Bergneustadt/ Auf dem Dümpel	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Bielefeld- Windelsbleiche	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 27. 12. 1976 0700 31. 12. 1976 1100 bis 3. 1. 1977 0700
Bonn-Hangelar	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Borkenberge	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 26. 12. 1976 0900 31. 12. 1976 1100 bis 1. 1. 1977 1300
Borkum	PPR: 0900 bis 1400: 24. 12. 1976 bis 2. 1. 1977 einschl.

Landeplatz	Betriebszeit (MGZ)
Braunschweig	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 2. 1. 1977 einschl.
Bremerhaven/ Am Luneort	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils 1100 bis SS+30 25. 12. 1976 ganztägig PPR: 1. 1. 1977
Bruck/Opf.	PPR: 1. 12. bis 24. 12. 1976 einschl.
Burg Feuerstein	1. 12. bis 31. 12. 1976 einschl.: Mo bis Fri PPR Sat, Sun O/R
Coburg-Branden- steinsebene	geschlossen: 24., 25. und 31. 12. 1976
Dahlemer Binz	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Damme	geschlossen: 24. 12. 1976 bis 25. 12. 1976 einschl.
Dinslaken/ Schwarze Heide	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Donaueschingen- Villingen	geschlossen: 24. 12. 1200 bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 1200 bis 1. 1. 1977 einschl.
Dortmund-Wickede	geschlossen: 24. 12. 1400 bis 25. 12. 1976 0900 31. 12. 1976 1400 bis 1. 1. 1977 0900
Egelsbach	geschlossen: 24. 12. 1300 bis 26. 12. 1976 einschl. und 1. 1. 1977 ganztägig
Eggenfelden	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. einschl. und 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Emden	PPR: 24. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Essen-Mülheim	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 26. 12. 1976 1730 31. 12. 1976 1100 bis 2. 1. 1977 0000
Flensburg- Schäferhaus	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig, jedoch PPR, wenn der Antrag während der Betriebszeit gestellt wird
Freiburg i. Br.	geschlossen: 24. 12. ab 1100 bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 ab 1100 bis 1. 1. 1977 einschl.
Friedrichshafen- Löwental	geschlossen: 24. 12. 1976 1400 bis 7. 1. 1977 einschl.

Landeplatz	Betriebszeit (MGZ)
Ganderkesee Atlas Airfield	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976
Grefrath-Niershorst	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Hamburg-Finken-werder	geschlossen: 23. 12. 1976 1300 bis 2. 1. 1977 einschl.
Hamm-Lippewiesen	geschlossen: 24. 12. 1976 1200 bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 1200 bis 1. 1. 1977 1000
Harle	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976
Hartenholm	geschlossen: 24. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig jedoch PPR, wenn der Antrag während der Betriebszeit gestellt wird
Haßfurt	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 einschl.
Herten-Rheinfelden	PPR: 24. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Herzogenaurach	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1300 25. 12. 1976 ganztägig
Heubach	geschlossen: 24. 12. 1976 1100 bis 1. 1. 1977 einschl.
Hildesheim	PPR: 25. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 1. 1. bis 2. 1. 1977 einschl.
Hof	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976, 1. 1., 2. 1. und 6. 1. 1977 ganztägig PPR: 27. 12. bis 30. 12. 1976 einschl. 3. 1. bis 5. 1. 1977 einschl. und 7. 1. 1977 ganztägig Tel.: (0 92 81) 81 53 47; (0 92 92) 348
Idar-Oberstein/ Göttschied	geschlossen: 23. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl., jedoch PPR für dringende Anflüge
Karlsruhe-Forchheim	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 2. 1. 1977 einschl.
Kassel-Calden	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Kehl-Sundheim	PPR: 24. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. Tel.: (0 78 51) 53 60, 41 21

Landeplatz	Betriebszeit (MGZ)
Kiel-Holtenau	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig, jedoch PPR, wenn der Antrag während der Betriebszeit gestellt wird
Koblenz-Winningen	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Köln-Butzweilerhof	geschlossen: 24. 12. bis 27. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Konstanz	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 1100 bis 1. 1. 1977 einschl.
Kulmbach	PPR: 23. 12. 1976 bis 17. 1. 1977 einschl. Tel.: (0 92 25) 326; (0 92 21) 21 02
Landshut	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Leer/Nüttermoor	geschlossen: 24. 12., 31. 12. 1976 und 1. 1. 1977 jeweils ab 1100
Leverkusen	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 einschl. und 31. 12. 1976
Lübeck-Blankensee	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig, jedoch PPR, wenn der Antrag während der Betriebszeit gestellt wird
Lüneburg	PPR: 24. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. Tel.: (0 41 31) 5 16 28
Mainbullau	PPR: 21. 12. 1976 bis 14. 1. 1977 einschl.
Mannheim-Neuostheim	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Marl-Loemühle	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. PPR: 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Meinerzhagen	geschlossen: 24. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Meschede-Schüren	geschlossen: 24., 25., 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. PPR: 26. 12. 1976
Mönchengladbach	geschlossen: 23. 12. SS bis 27. 12. 1976 0700 30. 12. 1976 SS bis 2. 1. 1977 0700

Landeplatz	Betriebszeit (MGZ)
Münster-Telgte	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 26. 12. 1976 1100 31. 12. 1976 1100 bis 1. 1. 1977 1100
Münster-Osnabrück	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils 1100 bis SS+30 25. 12. 1976 0700 bis SS+30 1. 1. 1977 0700 bis 1100
Neumarkt/Opf.	geschlossen: 26. 12. 1976
Niederstetten- Bad Mergentheim	geschlossen: 24. 12. 1976 bis 7. 1. 1977 0900
Nienburg-Holzbalge	geschlossen: 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977
Norden-Hage	geschlossen: 24. 12. 1976 1100 bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 1100 bis 1. 1. 1977 einschl.
Norderney	PPR 0900 bis 1400: 24. 12. 1976 bis 2. 1. 1977 einschl.
Nordhorn- Klausheide	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. PPR: 27. 12. 1976 bis 30. 12. 1976 einschl.
Oedheim	geschlossen: 24. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Oerlinghausen	geschlossen: 24. 12. 1976 0000 bis 1. 1. 1977 1200
Offenburg/Baden	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 1100 bis 1. 1. 1977 einschl.
Oldenburg-Hatten	PPR: 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977
Osnabrück- Atterheide	geschlossen: 25. 12. 1976
Paderborn/ Lippstadt	geschlossen: 24. 12. 1200 bis 26. 12. 1976 1200 31. 12. 1976 1200 bis 2. 1. 1977 0700
Peine-Eddesse	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 26. 12. 1100 31. 12. 1976 1100 bis 2. 1. 1977 0700
Pfullendorf	geschlossen: 24. 12. 1976 1400 bis 7. 1. 1977 einschl.
Pirmasens- Zweibrücken	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 1. 1. 1977 ganztägig PPR: 25. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. Tel.: (0 63 22) 71 05,, (0 63 31) 6 26 06 und 6 31 98, (0 63 72) 12 67
Porta-Westfalica	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 einschl. PPR: 22., 23. und 26. 12. bis 31. 12. 1976 einschl.
Rendsburg- Schachtholm	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig jedoch PPR, wenn der Antrag während der Betriebszeit gestellt wird
Rheine-Eschendorf	geschlossen: 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 PPR Tel.: (0 59 71) 7 05 30, 31 47: 24. 12. und 26. 12. 1976 bis 31. 12. 1976 einschl. 2. 1. bis 14. 1. 1977 einschl.
Rottweil-Zepfenhan	geschlossen: 24. 12. 1976 PPR: 25., 26. 12. und 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Saarlouis-Düren	geöffnet: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils 0800 bis 1100 geschlossen: 25. 12., 26. 12. 1976 und 1. 1. 1977
Salzgitter-Drütte	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 1200
Saulgau	geschlossen: 25. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Schleswig-Kropp	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. jedoch PPR für dringende Anflüge
Schwäbisch Hall- Weckrieden	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 PPR 0900 bis SS: 26. 12. und 31. 12. 1976
Schwenningen am Neckar	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 25. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 ab 1100
Siegerland	geschlossen: 24. 12. 1100 bis 27. 12. 1976 0700 31. 12. 1976 1100 bis 2. 1. 1977 0700
Speyer	geschlossen: 23. 12. 1976 1600 bis 3. 1. 1977 0800
Stadtlohn- Wenningfeld	geschlossen: 24., 25., 26. und 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. PPR: 27. 12. bis 30. 12. 1976 einschl. Tel.: (0 25 63) 76 77, 83 61

Landeplatz	Betriebszeit (MGZ)
St. Michaelisdonn	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig, jedoch PPR, wenn der Antrag während der Betriebszeit gestellt wird
St. Peter-Ording	geschlossen: 23. 12. 1976 bis 2. 1. 1977 einschl. jedoch PPR für dringende Anflüge (Tel.)
Straubing-Wallmühle	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 2. 1. 1977 einschl. PPR: 27. 12. bis 30. 12. 1976 einschl. Tel.: (0 94 21) 96 25
Tannheim	geschlossen: 24. 12. 1976 1200 bis 7. 1. 1977 einschl.
Trier-Euren	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.
Uetersen	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig, jedoch PPR, wenn der Antrag während der Betriebszeit gestellt wird
Varrelbusch	geschlossen: 24. 12. bis 25. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976
Wangerooge	PPR: 24. 12. 1976 1200 bis 2. 1. 1977 0800
Weiden/Opf.	PPR: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl. Tel.: (0 96 81) 15 40, (09 61) 2 43 40
Wesel-Römerwardt	geschlossen: 13. 12. 1976 bis 14. 1. 1977 einschl.
Weser-Wümme	geschlossen: 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977
Westerland/Sylt	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1200 25. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig, jedoch PPR, wenn der Antrag während der Betriebszeit gestellt wird
Wilhelmshaven-Mariensiel	PPR: 24. 12. 1976 1100 bis 27. 12. 1976 0700 31. 12. 1976 1100 bis 2. 1. 1977 0700
Winzeln-Schramberg	PPR: 24. 12. 1976 bis 6. 1. 1977 einschl.
Wipperführth-Neye	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl.
Worms	geschlossen: 24. 12. und 31. 12. 1976 jeweils ab 1300 25. 12., 26. 12. 1976 und 1. 1. 1977 ganztägig
Würzburg-Schenkenturm	geschlossen: 15. 12. 1976 bis 11. 1. 1977 einschl.
Wyk auf Föhr	geschlossen: 24. 12. bis 26. 12. 1976 einschl. 31. 12. 1976 bis 1. 1. 1977 einschl.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
V o ß

I – 422/76

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bergneustadt "Auf dem Dümpel"

Düsseldorf, den 21. Juli 1976
53.8.11.31

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. 11. 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. 10. 1975 (BGBl. I S. 2679), in Verbindung mit §§ 49—53 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 28. 11. 1968 (BGBl. I S. 1263) wird der

Flugplatzgemeinschaft Dümpel e. V.
Am Langenberg 6
5270 Gummersbach 1 — Becke —

die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des

Sonderlandeplatzes Bergneustadt "Auf dem Dümpel"
(Landeplatz für besondere Zwecke)

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage erteilt.

I. Beschreibung des Geländes:

1. **Bezeichnung:**
   Sonderlandeplatz (Landeplatz für besondere Zwecke) Bergneustadt "Auf dem Dümpel"

2. **Lage:**
   5 km nordöstlich (NO) der Stadt Bergneustadt
   5 km östlich (O) der Aggertalsperre
   1 km südwestlich (SW) der BAB "Sauerlandlinie" zwischen Meinerzhagen und Olpe

3. **Bezugspunkt:**
   a) geographische Lage: 51°03'11"Nord 07°42'26"Ost
   b) Höhe: 488 m über NN

4. **Start- und Landebahnen für Motorflugzeuge**
   a) Grasbahn
   Richtung: 038°/218°rw
   Länge: 600 m
   Breite: 30 m
   Gefälle: Längs 2,6 %; Quer: max. 4,6%

5. **Betriebsflächen für Segelflugzeuge:**

a) Startbahn
für den Start von Segelflugzeugen wird die Start- und Landebahn Motorflug benutzt

b) Landebahn
Richtung 038°/218°
Länge: 250 m
Breite: 30 m

II. Arten der Luftfahrzeuge, die den Sonderlandeplatz benutzen dürfen:

1. Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 1500 kg (MPW), für die aufgrund der örtlichen Verhältnisse die erforderliche Start- und Landestrecke ausreicht.

2. Hubschrauber bis zu 5700 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)

3. Motorsegler, die mit eigener Kraft starten

4. Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten; zugelassen sind Flugzeugschleppstarts

III. Zweck des Landeplatzes:

1. Der Sonderlandeplatz dient der Fluggemeinschaft Dümpel e. V. für die Durchführung von Flügen mit Luftfahrzeugen, wie sie unter Punkt II aufgeführt sind.

2. Die Benutzung des Sonderlandeplatzes mit Luftfahrzeugen, deren Halter nicht die Fluggemeinschaft Dümpel e. V. ist, bedarf von Fall zu Fall der Zustimmung durch den Flugplatzhalter (PPR).

Ausführliche Einzelheiten des Verfahrens werden in einer gesonderten Regelung des Flugbetriebes festgesetzt und veröffentlicht.

NfL B 39/58 wird hierdurch aufgehoben.

Der Regierungspräsident Düsseldorf

Im Auftrag

U l l r i c h

NfL I - 423-438/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 16. Dezember 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 423/76	1. Änderung der Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200	266
I — 424/76	37. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	266
I — 425/76	Bekanntmachung über die Festlegung von Gefahrengebieten	266
I — 426/76	71. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung von Funkfrequenzen)	267
I — 427/76	Bekanntmachung zu § 7 Abs. 4 der Klauentiere-Einfuhrverordnung (Unschädliche Beseitigung von Speiseresten und Resten der Bordverpflegung aus Flugzeugen)	268
I — 428/76	Änderungen von Luftfahrthindernissen	268
I — 429/76	Formationstiefflüge	268
I — 430/76	Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sondenballone des Deutschen Wetterdienstes in den Gemeinden Kirchdorf/Iller und Öpfingen/Donau	268
I — 431/76	Befreiung von der Betriebspflicht für den Verkehrslandeplatz Kempten-Durach	269
I — 432/76	Bekanntmachung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Kehl-Sundheim	269
I — 433/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Kehl-Sundheim	269
I — 434/76	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Schleswig-Kropp	270
I — 435/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Bad Windsheim	270
I — 436/76	Ausnahmegenehmigung für den Landeplatz Nordhorn-Klausheide	271
I — 437/76	Bezugspreise der Druckschriften und Karten des Büros der Nachrichten für Luftfahrer	271
I — 438/76	Veröffentlichungstermine für Nachrichten für Luftfahrer und NOTAMs	273

Inhaltsangabe der NfL II - 111/76 vom 16. Dezember 1976

II — 111/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 112/76 vom 16. Dezember 1976

II — 112/76 Verzeichnis der nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 anerkannten fliegerischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes und der Länder

Inhaltsangabe der NfL II - 113/76 vom 16. Dezember 1976

II — 113/76 Ergänzung des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge — Neuzulassungen und Veränderungen (1. bis 31. Oktober 1976)

Inhaltsangabe der NfL II - 114-115/76 vom 16. Dezember 1976

II — 114/76 Bekanntmachung über Lärmzeugnisse für Propellerflugzeuge bis 5700 kg Höchstgewicht und Motorsegler

II — 115/76 Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsforderungen

I – 423/76

Erste Änderung der Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200 vom 8. Dezember 1976

Bonn, den 8. Dezember 1976
L 6/60.05.04/6339 Fs/76

Die Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200 vom 3. Mai 1976 (Bundesanzeiger Nr. 92 vom 15. Mai 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 178/76) wird wie folgt geändert:

In Nr. 2. 1 wird (werden) in der Beschreibung zeitweilig reservierter Lufträume (TRAs)

a) bei Abs. 1 die Angabe "TRA 201b:" durch die Angabe "TRA 201a:" und in Zeile 1 und Zeile 5 jeweils die Angabe "55°05'00"N durch die Angabe "55°04'00"N" ersetzt;

b) bei Abs. 2 die Angabe "TRA 201c:" durch die Angabe "TRA 201b:" ersetzt;

c) Abs. 7 "TRA 206:" durch folgende Fassung ersetzt:

"7) TRA 206a

49°12'00"N 08°07'10"O — 49°03'45"N 08°32'45"O — 48°39'00"N 08°30'25"O — 48°16'00"N 08°26'20"O — 48°08'00"N 08°03'00"O — 48°10'00"N 07°37'00"O an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 49°01'45"N 08°00'00"O — 49°12'00"N 08°07'10"O von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245."

Ausgenommen ist der Luftraum innerhalb der lateralen und vertikalen Begrenzungen:

48°31'30"N 07°47'40"O — 48°19'30"N 08°27'00"O — 48°16'00"N 08°26'20"O — 48°12'20"N 08°15'30"O — 48°22'00"N 07°44'30"O an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48°31'30"N 07°47'40"O von Flugfläche 100 bis Flugfläche 170.

d) Abs. 8 bis 20 in Abs. 9 bis 21 umbenannt;

e) als Abs. 8 neu eingefügt:

"8) TRA 206b

48°08'00"N 08°03'00"O — 48°16'00"N 08°26'20"O — 47°44'50"N 08°20'50"O — 47°34'00"N 07°41'00"O — 47°45'00"N 07°33'00"O — an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48°10'00"N 07°37'00"O — 48°08'00"N 08°03'00"O von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245."

Ausgenommen ist der Luftraum innerhalb der lateralen und vertikalen Begrenzungen:

48°16'00"N 08°26'20"O — 48°09'30"N 08°25'00"O — 48°12'20"N 08°15'30"O — 48°16'00"N 08°26'20"O von Flugfläche 100 bis Flugfläche 170.

f) bei Abs. 11 die Angabe "TRA 301 b": durch die Angabe "TRA 301a:" und in Zeile 1 und Zeile 5 jeweils die Angabe "55°05'00"N" durch die Angabe "55°04'00"N" ersetzt;

g) bei Abs. 12 die Angabe "TRA 301c:" durch die Angabe "TRA 301b:" ersetzt.

Diese Bekanntmachung tritt am 27. Januar 1977 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. F a u l l

I – 424/76

Siebenunddreißigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 8. Dezember 1976

Bonn, den 8. Dezember 1976
L 6/60.05.04/6339 Fs/76

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1969 (Bundesanzeiger Nr. 230 vom 11. Dezember 1969; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 283/69 vom 11. Dezember 1969), zuletzt geändert durch die Sechsunddreißigste Änderungsbekanntmachung vom 28. Oktober 1976 (Bundesanzeiger Nr. 209 vom 4. November 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 393/76) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I, Nr. 1 wird (werden)

a) bei der Kontrollzone Frankfurt unter "Seitliche Begrenzung" die Angabe "50°02'25"N 08°28'30"O" ersatzlos gestrichen;

b) bei der Kontrollzone "Gütersloh" unter "Obere Begrenzung" die Angabe "823 m (2700 Fuß) über NN" durch die Angabe "914 m (3000 Fuß) über NN" ersetzt.

c) bei der Kontrollzone "Köln-Bonn" unter "Seitliche Begrenzung Buchstabe d)" die Angabe "8 sm" durch die Angabe "9 sm" ersetzt;

d) bei der Kontrollzone "Wiesbaden" unter "Seitliche Begrenzung" die Angabe "50°02'25"N 08°28'30"O" ersatzlos gestrichen;

2. In Abschnitt I, Nummer 2. 1 wird (werden)

a) die Angaben zu Buchstabe "i)" durch folgende Fassung ersetzt:

"i) Kontrollzone Oberpfaffenhofen gilt nicht in der Zeit von Montag bis Freitag täglich von 1600 Uhr MEZ bis 0800 Uhr MEZ des folgenden Tages und von Freitag 1600 Uhr MEZ bis Montag 0800 Uhr MEZ."

b) nach Buchstabe "j)" angefügt:

"k) Kontrollzone Wiesbaden ist normalerweise nicht wirksam. Eine Aktivierung wird mit NOTAM Class I 48 Stunden im voraus bekanntgemacht.

Vor Ein- oder Durchflug ist jedoch von Frankfurt Information die Bestätigung über die Nichtwirksamkeit einzuholen.

Diese Bekanntmachung tritt am 27. Januar 1977 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. F a u l l

I – 425/76

Bekanntmachung über die Festlegung von Gefahrengebieten

Frankfurt (Main), den 3. Dezember 1976
BFS/Z — I 1 — Az.: 321 5

Aufgrund des § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Nov. 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz vom 30. Oktober 1975, Bundesgesetzbl. I S. 2679), in Verbindung mit § 1 Abs. 1 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) lege ich folgende Gefahrengebiete fest:

1. Todendorf-Putlos (ED-D19)

1.1 Begrenzung und zeitliche Wirksamkeit

54°21'00"N 10°45'00"O — 54°28'00"N 10°25'00"O — 54°30'00"N 10°25'00"O — 54°34'00"N 10°35'00"O — 54°34'00"N 10°53'00"O — 54°26'00"N 10°53'00"O — 54°21'00"N 10°45'00"O vom Meeresspiegel bis zu einer Höhe von 12 200 m (40 000 Fuß) über NN, montags bis samstags, täglich von 0000 bis 2400 Uhr MEZ, außer an Feiertagen.

1.2 Art der Gefahr

Flakschießübungen.

2. Ostsee/Schönhagen (ED-D28)

2.1 Begrenzung und zeitliche Wirksamkeit

54°45'00"N 10°05'00"O — 54°45'00"N 10°25'00"O — 54°41'00"N 10°35'00"O — 54°34'00"N 10°35'00"O — 54°30'00"N 10°25'00"O — 54°29'30"N 10°17'00"O — 54°34'00"N 10°08'00"O — 54°41'00"N 10°08'00"O — 54°44'00"N 10°05'00"O — 54°45'00"N 10°05'00"O vom Meeresspiegel bis zu einer Höhe von 14 600 m (48 000 Fuß) über NN, montags bis freitags, täglich von 0000 bis 2400 Uhr MEZ, außer an Feiertagen.

Im Bedarfsfall wird die zeitliche Wirksamkeit des Gefahrengebiets auf Samstage, Sonntage und Feiertage ausgedehnt. Dies wird durch NOTAM Class I bekanntgemacht.

2.2 Art der Gefahr

Bord-Bodenschießübungen und Artillerieschießen.

3. Sylt (ED-D41)

3.1 Begrenzung und zeitliche Wirksamkeit

55°05'00"N 08°20'00"O — 54°56'00"N 08°13'00"O — 54°44'00"N 08°11'00"O — 54°39'00"N 08°12'00"O — 54°26'30"N 08°20'30"O — 54°16'20"N 07°53'00"O — 54°15'30"N 07°34'00"O — 55°02'00"N 08°07'00"O — 55°05'00"N 08°20'00"O vom Meeresspiegel bis zu einer Höhe von 9150 m (30 000 Fuß) über NN, montags bis freitags jeweils von Sonnenaufgang (SR) bis Sonnenuntergang (SS), außer an Feiertagen.

Von montags bis freitags jeweils von 0900 Uhr bis 1200 Uhr MEZ und von 1400 Uhr bis 1600 Uhr MEZ wird die obere Begrenzung des Gefahrengebietes auf 13 700 m (45 000 Fuß) über NN ausgedehnt.

Ausnahmen:

Für Durchflug vorherige Genehmigung erforderlich, fernmündlich oder über Sprechfunk, "Round Up Radar",
Tel.: (0 49 41) 41 01: Nebenstelle 733
Frequenzen: 364.2, 123.10

3.2 Art der Gefahr

Bord-zu-Bord-Schießübungen

4. Nordsee-Helgoland (ED-D 44)

4.1 Begrenzung und zeitliche Wirksamkeit

54°40'00"N 06°30'00"O — 54°40'00"N 06°56'00"O — 54°30'00"N 06°51'00"O — 54°24'00"N 07°00'00"O — 54°20'00"N 07°00'00"O — 54°20'00"N 06°30'00"O — 54°40'00"N 06°30'00"O — vom Meeresspiegel bis zu einer Höhe von 14 630 m (48 000 Fuß) über NN, täglich von 0000 bis 2400 Uhr MEZ außer an Samstagen und Sonntagen.

Im Bedarfsfall wird die zeitliche Wirksamkeit des Gefahrengebietes auf Samstage, Sonntage und Feiertage ausgedehnt. Dies wird durch NOTAM Class I bekanntgemacht.

4.2 Art der Gefahr

Artillerieschießen.

5. Nordsee (ED-D46)

5.1 Begrenzung und zeitliche Wirksamkeit

55°00'00"N 06°30'00"O — 55°00'00"N 07°15'00"O — 55°10'00"N 07°20'00"O — 55°10'00"N 07°50'00"O — 54°20'24"N 07°14'00"O — 54°27'42"N 06°59'00"O — 54°40'00"N 07°05'00"O — 54°41'30"N 07°13'00"O — 54°45'15"N 07°07'35"O — 54°45'15"N 06°30'00"O — 55°00'00"N 06°30'00"O vom Meeresspiegel bis zu einer Höhe von 13 700 m (45 000 Fuß) über NN, montags bis freitags jeweils von Sonnenaufgang (SR) bis Sonnenuntergang (SS), außer an Feiertagen.

Im Bedarfsfall wird die zeitliche Wirksamkeit auf Samstage von 1000 bis 1300 Uhr MEZ ausgedehnt. Dies wird durch NOTAM Class I bekanntgemacht.

Ausnahmen:

Für Durchflug vorherige Genehmigung erforderlich, fernmündlich oder über Sprechfunk, "Round Up Radar"
Tel.: (0 49 41) 41 01: Nebenstelle 733
Frequenzen: 364.2, 123.10

5.2 Art der Gefahr

Bord-zu-Bord-Schießübungen.

Diese Bekanntmachung tritt am 27. Januar 1977 in Kraft.

Gleichzeitig treten die Bekanntmachungen vom

31. Januar 1969,
Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 21/69

18. Februar 1970,
Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 69/70

7. März 1972,
Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 79/72

23. April 1974,
Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 177/74

7. Juni 1974,
Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 194/74
außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 426/76

Einundsiebzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Funkfrequenzen) vom 1. Dezember 1976

Frankfurt (Main), den 1. Dezember 1976
BFS/Z I 5 / I 4 — Az.: 122 : 062 52

Auf Grund des § 26a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzblatt I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 (Bundesanzeiger Nr. 20 vom 30. Januar 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 35/76), zuletzt geändert durch die Siebzigste Änderungsverordnung vom 16. November 1976 (Bundesanzeiger Nr. 226 vom 1. Dezember 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 415/76), wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 werden

1. unter "Flugverkehrskontrollstelle Bremen, Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245"
nach der Frequenz "**133,55** (FIS/DFIS)" die Frequenz "**135,70** (FIS/DFIS)" angefügt;

2. unter "Flugverkehrskontrollstelle Bremen, Anflugkontrolldienst"

a) zwischen der Frequenz "**119,70** (RGD)" und der Frequenz "125,65 (APP)" die Frequenz "120,75 (APP)" eingefügt;

b) zwischen der Frequenz "240,50 (MIL)" und der Frequenz "362,30 (MIL)" die Frequenzen "248,40 (MIL)" und "253,60 (MIL)" eingefügt;

c) nach der Frequenz "362,30 (MIL)" die Frequenzen "372,20 (MIL)" und "379,50 (MIL)" angefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 427/76

Bekanntmachung zu § 7 Abs. 4 der Klauentiere-Einfuhrverordnung (Unschädliche Beseitigung von Speiseresten und Resten der Bordverpflegung aus Flugzeugen)

Bonn, den 23. November 1976
L 1/02.42.07

Die in den Nachrichten für Luftfahrer I - 391/75 veröffentlichte Bekanntmachung vom 17. November 1975, zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 9. September 1976 (NfL I - 372/76), wird wie folgt ergänzt:

— Unter Nummer 2 bei Nummer 2 der Flugplatzbezeichnung "Düsseldorf"

"d) Firma SAS Catering
4000 Düsseldorf 30
Flughafen";

— unter Nummer 2 bei Nummer 6 der Flugplatzbezeichnung "Köln-Bonn" vor "Lufthansa-Service GmbH" sind der Buchstabe "a)" einzufügen und

"b) Firma Schlenter-Betriebe
5000 Köln 80
Jan-Wellem-Straße 2"

hinzuzusetzen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Faull

I – 428/76

Änderungen von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 24. November 1976
BFS/Z - 1 c 1 - Az.: 233 - Rh-Pf 18 Sa 7

1. Die durch NfL I - 177/75 Nr. 2 bekanntgegebene Errichtung eines Luftfahrthindernisses wird hiermit aufgehoben, weil der 194,93 m ü. NN hohe Montagederrick mit dem Standort Weißenthurm-Neuwied wieder abgebaut worden ist.

2. Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Brückenpylon Weißenthurm-Neuwied (Rheinland-Pfalz)

veröffentlicht in NfL I - 177/75 Nr. 1 haben sich wie folgt geändert:

Höhe über Grund	104,48 m
Höhe über NN	162,48 m

3. Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Antennenträger auf dem Schoksberg (Saarland) veröffentlicht in NfL I - 400/76 haben sich wie folgt geändert:

Höhe über NN 657 m

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 429/76

Formationstiefflüge

Frankfurt (Main), den 22. November 1976
BFS/Z — I 3 c 3 — Az.: 223 11

In den Fluginformationsgebieten Düsseldorf, Bremen und Frankfurt werden in den nachfolgend beschriebenen Lufträumen zwischen 500 und 1500 Fuß über Grund Formationsflüge von bis zu 8 militärischen Strahlflugzeugen in Sichtwetterbedingungen zu den angegebenen Zeiten wie folgt durchgeführt:

Raum Osnabrück-Germinghausen

von 52 40 N 07 50 O — 52 40 N 08 15 O 50 55 N 08 15 O — 50 55 N 07 50 O zum Ausgangspunkt;

Raum Diepholz-Marburg

von 52 35 N 08 30 O — 52 35 N 08 55 O — 50 55 N 08 55 O — 50 55 N 08 30 O zum Ausgangspunkt.

Zeit

Vom 1. Januar 1977 bis 21. März 1977 montags bis freitags, ausgenommen gesetzliche Feiertage, jeweils zwischen 0700 Uhr und 1600 Uhr MGZ.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 430/76

Fesselballonaufstiege und Aufstiege freifliegender Sondenballone des Deutschen Wetterdienstes in den Gemeinden Kirchdorf/Iller und Öpfingen/Donau

Frankfurt (Main), den 29. November 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223 63

Die Genehmigung für Aufstiege von Fesselballonen und freifliegenden Sondenballonen des Deutschen Wetterdienstes in den Gemeinden Öpfingen/Donau, veröffentlicht mit NfL I - 189/75 vom 15. Mai 1975 und Kirchdorf/Iller, veröffentlicht mit NfL I - 398/75 vom 21. November 1975 werden zeitlich bis zum 30. September 1977 verlängert.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 431/76

Befreiung von der Betriebspflicht für den Verkehrslandeplatz Kempten-Durach

München, den 19. November 1976
315-7833-47/76

Der Verkehrslandeplatz Kempten-Durach ist für die Zeit vom 1. 12. 1976 bis 28. 2. 1977 geschlossen.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag
Hirschinger

I – 432/76

Bekanntmachung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Kehl-Sundheim

Freiburg i. Br., den 24. November 1976
24/52/5026

Das Regierungspräsidium Freiburg hat mit Verfügung vom 19. März 1976 Az.: 24/52/5026 die Genehmigung für den Sonderlandeplatz Kehl-Sundheim erteilt.

Die Genehmigung gilt in folgendem Umfang:

1. Bezeichnung:
Sonderlandeplatz Kehl-Sundheim

2. Lage:
im Landkreis Ortenaukreis, etwa 2 km süd-östlich der Stadt Kehl am Rhein

3. Bezugspunkt:
a) geogr. Lage: 48°33'43"N 07°50'39"O
b) Höhe: 137,70 m (452 ft) über NN

4. Start- und Landebahn:
a) Richtung: 032° rw/212° rw
b) Abmessung: 745 m x 30 m
Start in Richtung 032° rw 535 m
Start in Richtung 212° rw 610 m
Landung in Richtung 032° rw 400 m
Landung in Richtung 212° rw 400 m
Durchstartstrecke 032° rw/212° rw 400 m
c) Gefälle unter 1%
d) Oberfläche: Gras

5. Zugelassene Luftfahrzeuge:
a) Flugzeuge bis zu 1000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
b) Motorsegler, die mit eigener Kraft starten
c) Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten im Flugzeugschleppstart

6. Zweck:
Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz)

Weitere Einzelheiten, z. B. Beschränkung der Betriebszeiten sowie Anordnung für den Flugbetrieb, werden in dem von der BFS herausgegebenen Luftfahrthandbuch Band III bekanntgegeben. Die Regelung des Flugplatzverkehrs gem. § 21a LuftVO ist in NfL I - 433/76 veröffentlicht.

Regierungspräsidium Freiburg
Dr. Nassall

I – 433/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Kehl-Sundheim

Freiburg i. Br., den 16. September 1976
24/52/5026

Gemäß § 29 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) vom 4. November 1968 zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 und § 21a Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), zuletzt geändert durch die Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 wird für den Flugplatzverkehr auf dem Sonderlandeplatz Kehl-Sundheim folgende Regelung getroffen:

I. **Allgemeines**

1. Flugbetriebsflächen
(siehe Luftfahrthandbuch, Band III)

2. Betriebszeit
Die Betriebszeiten des Sonderlandeplatzes beschränken sich auf die im Luftfahrthandbuch, Band III, veröffentlichten Zeiten.

3. Flugbetrieb

3. 1 Der Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

3. 2 Der Sonderlandeplatz Kehl-Sundheim liegt unterhalb des Nahverkehrsbereichs Lahr Sektor A (Untergrenze 1000 Fuß GND).

3. 3 Am Sonderlandeplatz Kehl-Sundheim findet Flugbetrieb mit Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen im Flugzeugschleppstart sowie Flugbetrieb mit Flugmodellen statt.

II. **Motorflugbetrieb** (Flugzeuge und Motorsegler)

Anflüge

Motorgetriebene Luftfahrzeuge, mit Ausnahme der zum Segelflugbetrieb eingesetzten Schleppflugzeuge, benutzen die Ostplatzrunde in einer Höhe von 1300 Fuß über NN. Der Einflug in die Platzrunde hat über den Gegenanflugteil zu erfolgen.

Beim Anflug auf die Landebahn 22 ist die den Endteil kreuzende Kreisstraße Nr. 90 b (Kinzigbrücke) in einer Höhe von mindestens 30 m zu überfliegen.

Die Hochspannungsleitungen in den An- und Abflugsektoren sind in einem Sicherheitsabstand von mindestens 60 m zu überfliegen.

III. **Segelflugbetrieb**

1. Flugzeugschlepp

1. 1 Flugzeugschleppzüge dürfen nur starten, wenn sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Landeanflug oder im Ausrollen auf der Start- und Landebahn befindet.

1. 2 Flugzeugschleppzüge benutzen nach dem Start die vorgeschriebene Ostplatzrunde bis zu einer Flughöhe von 1300 ft über NN. Über diese Flughöhe ist keine Streckenführung vorgeschrieben.

1. 3 Nach dem Ausklinken haben sich die Schleppflugzeuge in den Flugplatzverkehr einzuordnen. Der Seilabwurf hat grundsätzlich aus einer Höhe von 100 m GND zu erfolgen. Nach dem Seilabwurf haben die Schleppflugzeuge eine verkürzte Ostplatzrunde zu fliegen.

2. Segelflug (Segelflugzeuge und Motorsegler mit nichtlaufendem Motor)

2. 1 Der Segelflugbetrieb wird auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Club e. V. in seiner jeweils gültigen Fassung durchgeführt.

2. 2 Segelflugzeuge und Motorsegler mit nichtlaufendem Motor benutzen die vorgeschriebene Westplatzrunde.

2. 3 Im An- und Abflug- sowie Platzrundenbereich des Motorflugbetriebs sind Segelflugzeuge nicht gestattet.

IV. **Modellflug**

Modellflugbetrieb findet zwischen der Grenze des westlichen Sicherheitsstreifens und der Landesstraße 90 b statt. Die Landesstraße 90 b darf nicht überflogen werden.

V. **Sonstiger Verkehr auf dem Rollfeld**

1. Auf dem Rollfeld dürfen Fußgänger und Fahrzeuge nur mit vorher persönlich eingeholter Erlaubnis der Flugleitung Kehl-Sundheim verkehren.

2. Fahrzeuge, die eine Flugbetriebsfunktion erfüllen, sind durch einen auffälligen Farbanstrich zu kennzeichnen.

VI. **Hinweise**

1. Schulbetrieb mit Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen

2. Auf Modellflug westlich der Start- und Landebahn ist zu achten.

3. Die Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch — Band III — in Kartenform dargestellt.

VII. **Ordnungswidrigkeiten und Straftaten**

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 u. Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet werden oder als Straftaten nach § 59 LuftVG verfolgt werden.

VIII. **Schlußbestimmungen**

Diese Regelung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierungspräsidium Freiburg
Dr. Nassall

I – 434/76

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Schleswig-Kropp

Kiel, den 26. November 1976
Az.: VII/426b-6009/4

Am 25. November 1976 habe ich die dem Aero-Club des Kreises Schleswig/Flensburg-Eckernförde e. V. am 7. 12. 1973 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Schleswig-Kropp (NfL I - 10/74) dahingehend geändert, daß der Sonderlandeplatz in Abänderung von Teil A, Abschnitt II, Nr. 4e) und g) nicht mehr für den Betrieb von Schirmdrachen mittels Autostart und Segelflugmodellen und Flugmodellen mit Verbrennungsmotoren zugelassen ist.

Der Minister
für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag
Senft

I – 435/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Bad Windsheim

Nürnberg, den 3. September 1976
Nr. 315/8 — 859/51

Gemäß §§ 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz und 21a Luftverkehrs-Ordnung wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Bad Windsheim folgende Regelung getroffen:

1. **Allgemeines**

1. 1 Flugbetrieb darf nur nach den Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1. 2 Die Betriebszeit des Landeplatzes beschränkt sich auf die im Luftfahrthandbuch AIP Band III veröffentlichte Zeit.

1. 3 Das Rollfeld sowie die sonstigen Betriebsflächen des Sonderlandeplatzes sind aus dem Luftfahrthandbuch AIP Band III (Landekarte) ersichtlich.

2. **Motorflugbetrieb**

2. 1 An- und Abflüge

Bei An- und Abflügen zum/vom Sonderlandeplatz Bad Windsheim ist der Überflug der Stadt Bad Windsheim zu vermeiden.

Die anfliegenden motorgetriebenen Luftfahrzeuge haben sich in den Gegenanflugteil der Platzrunde einzuordnen. Im Durchstartfall oder bei Abbruch von Landeanflügen ist die vorgeschriebene Platzrunde (Ziffer 2. 2) erneut auszufliegen.

2. 2 Platzrunde

Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die im Luftfahrthandbuch (AIP) Band III (Sichtanflugkarte) dargestellte Nordplatzrunde in einer Höhe von 2000 Fuß MSL zu fliegen.

2. 3 Besondere Hinweise

Überflüge des Flugplatzbereichs dürfen nicht unter 3000 Fuß MSL durchgeführt werden.

Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte (Ziffer 3. 2 c) auf der Startwinde in Betrieb ist, oder wenn sich andere Luftfahrzeuge (oder Hindernisse) auf der Start- oder Landebahn oder deren Streifen befinden.

3. **Segelflugbetrieb**

3. 1 Platzrunde

Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen Südplatzrunden (vgl. AIP Band III Sichtanflugkarte).

3. 2 Besondere Regelungen für den Windenschleppbetrieb

a) Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist der Flugleitung Bad Windsheim der hierfür verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat sich mit der Flugleitung in Verbindung zu setzen und zu halten und ist an die Weisungen der Flugleitung gebunden.

b) Zwischen der Flugleitung, der Startstelle und dem Windenstandplatz muß während des Windenschleppbetriebes eine ständige Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.

c) Der Startvorgang ist von dem Startwindenfahrer vom Beginn an und so lange durch eine gelbe Warnblinkleuchte z signalisieren, bis das Schleppseil ganz eingezogen ist.

d) Bei Ausfall der Warnblinkleuchte darf Windenschleppbetrieb nicht durchgeführt werden.

e) Solang motorgetriebene Luftfahrzeuge starten, landen (einschließlich Endteil des Landeanfluges) oder sich auf der Start- und Landebahn (einschließlich Streifen) befinden und solange sich ein Segelflugzeug in der Platzrunde befindet, dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden.

f) Von dem Zeitpunkt an, ab dem ein Segelflugzeug die "Position" im Landeanflug passiert hat oder ein Motorflugzeug in den Endanflug eindreht, darf das Windenseil nicht mehr ausgezogen werden.

3. 3 Besondere Regelung für den Flugzeugschleppbetrieb:

a) Flugzeug-Schleppzüge haben ihren Steigflug außerhalb des Platzrundenbetriebs durchzuführen.

b) Das Schleppseil darf nur an der von der Flugleitung näher bezeichneten Stelle abgeworfen werden. Nach Genehmigung durch die Flugleitung darf das Schleppflugzeug nach Seilabwurf zwecks Landung nach Süden abdrehen.

c) Flugzeugschleppstarts dürfen nicht durchgeführt werden, solange die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist (Ziffer 3. 2 c).

4. Verkehr auf den Betriebsflächen

4.1 Bei Flugbetrieb darf die Start- und Landebahn von rollenden oder tranportierten Luftfahrzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung benutzt oder gekreuzt werden.

4.2 Das Befahren des Rollfeldes ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

5. Flugplatzbenutzungsordnung

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

6. Strafbestimmungen

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVO als Straftat verfolgt.

7. Inkrafttreten

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Regierung von Mittelfranken
— Luftamt Nordbayern —
Im Auftrag
Triftshaeuser

I – 436/76

Ausnahmegenehmigung für den Landeplatz Nordhorn-Klausheide

Oldenburg, den 25. November 1976
302-30359/1

Gemäß § 2 Abs. 1 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. 8. 1976 (BGBl I, S. 2216 / NfL I - 371/76) ist der Landeplatz Nordhorn-Klausheide mit Bescheid vom 12. 11. 1976 von den einschränkenden Vorschriften der v. g. Verordnung ausgenommen worden.

Der Präsident
des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg
Im Auftrag
Kohnen

I – 437/76

Bezugspreise der Druckschriften und Karten des Büros der Nachrichten für Luftfahrer

Frankfurt (Main), den 1. Dezember 1976
BFS/Z/Büro NfL — Az.: 192

Die Bezugspreise der Druckschriften und Karten des Büros der Nachrichten für Luftfahrer sind wie folgt:

1. Luftfahrthandbuch (AIP)

Erstanschaffung Band I	DM	60,—
Erstanschaffung Band II	DM	60,—
Erstanschaffung Band III		
Ausgabe A (ohne Hubschrauberlandeplätze)	DM	50,—
Ausgabe B (mit Hubschrauberlandeplätzen)	DM	60,—
Berichtigungen Band I, jährlich	DM	144,—
Berichtigungen Band II, jährlich	DM	132,—
Berichtigungen Band III, jährlich		
Ausgabe A	DM	114,—
Ausgabe B	DM	120,—
Berichtigungen Band I und II, jährlich	DM	234,—
Berichtigungen Band I und III Ausgabe A, jährlich	DM	174,—
Berichtigungen Band I und III Ausgabe B, jährlich	DM	180,—
Berichtigungen Band I, II u. III Ausgabe A, jährlich	DM	306,—
Berichtigungen Band I, II u. III Ausgabe B, jährlich	DM	312,—
Einzelne Textblätter zu Band I und II	DM	—,50
Einzelne Textblätter zu Band III	DM	—,20

Anmerkung:

Bezieher des Luftfahrthandbuchs werden gleichzeitig mit den NOTAMs und Aeronautical Information Circulars beliefert. Alle inländischen Bezieher erhalten außerdem regelmäßig die Flugsicherheitsmitteilungen (FSM).

2. Nachrichten für Luftfahrer (NfL)

NfL Teil I, jährlich	DM	60—
NfL Teil II, jährlich	DM	66,—
Einzelexemplare bis zu einem Umfang von 20 Seiten	DM	2,50
je angefangene weitere 10 Seiten zusätzlich	DM	1,50

3. NOTAMs einschließlich Aeronautical Information Circulars

Im Interesse der Flugsicherheit werden die NOTAMs und Aeronautical Information Circulars kostenlos abgegeben. Die Vertriebsfirma R. Eisenschmidt GmbH stellt nur die Portokosten in Rechnung. Bei Anforderung von Einzelexemplaren ist ein ausreichend frankierter Umschlag DIN B 4 beizufügen.

4. Sonderdrucke

Luftverkehrsgesetz (LuftVG) — (3. Auflage, Februar 1976)	DM	4,50
Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) — (6. Auflage, Februar 1976)	DM	6,—
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 28. November 1968	DM	5,—
Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) sowie 1. und 2. Durchführungsverordnung zur LuftBO (3. Auflage, September 1975)	DM	8,—
Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) — (1. Auflage, März 1970)	DM	3,—
Zusammenstellung der in der Bundesrepublik als Muster zugelassenen Luftfahrtgeräte (Loseblattsammlung in 4-Ring-Plastikeinband)	DM	50,—
Berichtigungen, je Seite	DM	—,50
Flugplätze mit Segelflugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland — (9. Aufl., Oktober 1976)	DM	8,—
Luftfahrzeug-Silhouetten — (1. Auflage, Mai 1975)	DM	4,—
Richtlinien für den Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II	DM	16,—

Verordnung über Luftfahrtpersonal und Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals

Heft 1:
LuftPersV
Teil I — Allgemeine Bestimmungen

Teil II — Besondere Bestimmungen:

Vorbildung zum Erwerb einer Erlaubnis oder Berechtigung — Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse, Berufshubschrauberführer, Luftschiffführer, Flugnavigatoren, Flugingenieure und Flugdienstberater
(2. Auflage, März 1976) ..... DM 13,—

Heft 2: Privatflugzeugführer, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer, Fallschirmspringer, Freiballonführer, Starter und Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen
(2. Auflage, Februar 1976) ..... DM 10,—

Heft 3: Berufsflugzeugführer 2. Klasse mit IFR Berechtigung in durchgehender Ausbildung, Berufsflugzeugführer 2. Klasse für Bewerber, die eine Erlaubnis für Privatflugzeugführer besitzen
(2. Auflage, Juli 1976) ..... DM 59,50

Heft 4: Verkehrsflugzeugführer, Musterberechtigung für Flugzeugführer, IFR-Berechtigung, Langstreckenflugberechtigung
(2. Auflage, Mai 1976) ..... DM 20,—

Heft 5: Privathubschrauberführer, Berufshubschrauberführer in durchgehender Ausbildung, Berufshubschrauberführer für Bewerber, die eine Erlaubnis für Privathubschrauberführer besitzen, Musterberechtigung für Hubschrauberführer, Streu- und Sprühberechtigung für Hubschrauberführer
(2. Auflage, Juli 1976) ..... DM 33,—

Heft 6: Flugingenieure, Musterberechtigung für Flugingenieure
(2. Auflage, August 1976) ..... DM 33,—

Heft 7: Kunstflugberechtigung für Flugzeugführer — Motorseglerführer — Segelflugzeugführer —, Schleppberechtigung, Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeugführer, Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge
(2. Auflage, März 1976) ..... DM 6,50

Heft 8: Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern — Segelflugzeugführern — Privathubschrauberführern — Fallschirmspringern
(2. Auflage, Juni 1976) ..... DM 10,—

Heft 9: Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Berufsflugzeugführern 2. Klasse — Berufshubschrauberführern — Luftfahrzeugführern im Instrumentenflug —, Berechtigung zur Einweisung von Luftfahrzeugführern
(2. Auflage, August 1976) ..... DM 12,—

Lufttüchtigkeitsforderungen (FAR-Parts)
Loseblattsammlung in 4-Ring-Plastikeinband)
Band I: FAR 23, E-LF 23/1, FAR 25, FAR 33, FAR 35 ..... DM 50,—

Band II: FAR 27, FAR 29, FAR 33, FAR 35 .. DM 50,—

Band III: LFSM, LFK ..... DM 30,—

Austauschblätter (Nachträge) Band I, II und III, je Seite ..... DM —,50

Lufttüchtigkeitsforderungen für Schleppkupplungen (LFK),
1. Auflage, 11. August 1976, broschiert .... DM 3,50

5. Lufttüchtigkeitsanweisungen, je Seite ..... DM —,50

6. Geräte-Kennblätter, je Seite ..... DM —,50

7. Luftfahrtkarten

7.1 Luftfahrtkarten, die nicht im Luftfahrthandbuch enthalten sind

		je Blatt
Luftfahrtkarte ICAO 1 : 500 000 (8 Blätter)	DM	10,—
Flugsicherungsarbeits- und Planungskarte EUM-Region 1 : 5 000 000	DM	10,—
Flugsicherungsarbeitskarte 1 : 500 000 (2 Blätter)	DM	10,—

7.2 Luftfahrtkarten in den Luftfahrthandbüchern Band I, II, III

Funknavigationskarte 1 : 100 000 (2 Blätter)		
a) unterer und oberer Luftraum	DM	6,—
b) unterer Luftraum	DM	4,—
Im Rahmen des Abonnements wird die Ausgabe a) an Bezieher des Luftfahrthandbuchs Band II, die Ausgabe b) an Bezieher des Luftfahrthandbuchs Band III ohne besondere Berechnung ausgeliefert.		
Ein- und Abflugstrecken, einschl. der zugehörigen Textblätter	DM	5,—
Instrumentenanflugkarten		
einseitig	DM	1,—
zweiseitig	DM	1,.
Flugplatzhinderniskarten ICAO Typ A	DM	12,—
Bodenprofilkarten	DM	3,—
Flugplatzkarten ICAO	DM	5,—
Karten der Abstellplätze und Rollwege	DM	3,—
Sichtanflug- und Landekarten		
1 : 250 000	DM	3,—
1 : 50 000	DM	2,—

8. Formblätter

8.1 Prüfungsnachweise

		Preis je Block	
1	Erlaubnis für Privatflugzeugführer ..	DM	6,50
2/1	Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse	DM	7,50
5	Erlaubnis für Privathubschrauberführer	DM	6,50
6	Erlaubnis für Berufshubschrauberführer	DM	6,50
8/1	Erlaubnis für Motorseglerführer	DM	6,50
8/2	Erlaubnis für Motorseglerführer für Inhaber einer Erlaubnis für Flugzeugführer, Hubschrauber- oder Segelflugzeugführer	DM	5,—
9	Erlaubnis für Segelflugzeugführer	DM	5,—
10	Erlaubnis für Fallschirmspringer Klasse A/M	DM	4,—
11	Erlaubnis für Freiballonführer	DM	4,—
16/A-1	Einweisung auf einmotoriges Flugzeugmuster	DM	6,50
16/A-2	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für einmotoriges Flugzeugmuster	DM	5,—
16/A-3	Praktische Einweisung auf mehrmotorigem Flugzeugmuster	DM	10,—
16/A-4	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für mehrmotoriges Flugzeugmuster	DM	8,50
16/5	Praktische Einweisung auf einmotorigem Hubschraubermuster	DM	7,50
16/6	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für einmotoriges Hubschraubermuster	DM	7,50

		Prei je Block
16/7	Praktische Einweisung auf mehrmotorigem Hubschraubermuster	DM 9,—
16/8	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für mehrmotoriges Hubschraubermuster	DM 8,50
16/C 1	Einweisung als Flugingenieur auf das Flugzeugmuster	DM 11,—
16/C 2	Erlaubnis für Flugingenieure auf dem Flugzeugmuster	DM 7,50
16/C 3	Verlängerung/Erneuerung der Erlaubnis für Flugingenieure auf dem Flugzeugmuster	DM 7,50
17/1	Prüfung auf dem Verfahren-Übungsgerät zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	DM 7,50
17/2	Flugprüfung zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	DM 8,—
19/A	Kunstflugberechtigung für Flugzeugführer	DM 5,—
19/B	Kunstflugberechtigung für Motorseglerführer	DM 4,—
19/C	Kunstflugberechtigung für Segelflugzeugführer	DM 4,—
19/E	Schleppen von Segelflugzeugen oder anderen Gegenständen hinter Flugzeugen	DM 4,—
19/F	Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeugführer	DM 4,—
19/G	Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge	DM 5,—
19/K	Berechtigung zum Abstreuen und Absprühen von Stoffen aus Luftfahrzeugen	DM 4,—
20/A	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Flugzeugführern	DM 4,—
20/C	Lehrberechtigung für Segelflugzeugführer	DM 4,—
20/D	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privathubschrauberführern	DM 4,—
20/E	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Berufsflugzeugführern 2. Klasse ..	DM 6,50
20/F	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Berufshubschrauberführern	DM 4,—
20/G	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrzeugführern im Instrumentenflug	DM 6,50
20/I	Berechtigung zur Einweisung von Luftfahrzeugführern	DM 4,—
24	Starten und Steuern von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen ..	DM 4,—
8.2	Streckenflugausweise für den grenzüberschreitenden Luftverkehr mit Segelflugzeugen	DM 13,—
8.3	Antrag für die Genehmigung von Charterflügen	DM 8,—
8.4	Passagierlisten für ABC-Charterflüge	
a)	Hauptliste	DM 7,—
b)	Warteliste	DM 7,—
c)	Endliste	DM 7,—
d)	Fortsetzungsblätter	DM 7,50
8.5	Ärztlicher Untersuchungsbericht über Fliegertauglichkeit	DM 20,—
8.6	Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis	DM 6,—

Diese Bekanntmachung tritt am 1. Januar 1977 in Kraft.
Zum gleichen Zeitpunkt wird NfL I - 348/75 außer Kraft gesetzt.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 438/76

Veröffentlichungstermine für Nachrichten für Luftfahrer und NOTAMs

Frankfurt (Main), den 18. November 1976
Büro NfL — Az.: 192

Luftfahrt- und Flugsicherungseinrichtungen sowie Flugsicherungsverfahren sind häufig Änderungen unterworfen. Um allen Bedürfnissen der Luftfahrt gerecht zu werden, ist es erforderlich, die Bekanntgabe solcher Änderungen in bestimmter Weise vorzunehmen.

1. AIRAC-System

Um den Luftfahrzeughaltern sowie den Firmen, die Streckenhandbücher und Luftfahrtkarten herstellen, zu ermöglichen, diese Flugunterlagen rechtzeitig vor dem Inkrafttreten vorgeplanter Änderungen von Luftfahrt- und Flugsicherungseinrichtungen sowie Flugsicherungsverfahren zu berichtigen und an die Benutzer zu versenden, muß die Bekanntgabe solcher Änderungen nach einem international geregelten System (AIRAC-System) erfolgen.

Nach diesem System dürfen Änderungen nur in Abständen von 28 Tagen an Daten, die auf weltweiter Basis festgelegt sind, in Kraft treten und müssen mindestens 28 Tage vor diesen Daten bekanntgegeben werden. Das System findet Anwendung bei der Einführung, Errichtung, Festlegung oder Zurückziehung bzw. vorgeplanten bedeutsamen Änderung von

1.1 seitlichen und vertikalen Begrenzungen von

a) Fluginformationsgebieten,
b) Kontrollbezirken,
c) Kontrollzonen,
d) Beratungsbezirken,
e) Flugsicherungs-Strecken,
f) Gefahrengebieten, Sperrgebieten und Gebieten mit Flugbeschränkung;

1.2 Standorten, Frequenzen und Rufzeichen von Flugfunk- und Navigationsanlagen;

1.3 Warteverfahren, Anflugverfahren, Einflug- und Abflugverfahren, Lärmminderungsverfahren sowie sonstigen Flugsicherungsverfahren;

1.4 Einrichtungen und Verfahren des Wetterdienstes (einschließlich Wetterfunksendungen).

2. Redaktionsschluß beim Büro NfL

2.1 Druckmanuskripte für Veröffentlichungen in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL), die gemäß Nr. 1 dem AIRAC-System zuzuordnen sind, müssen 8 Wochen vor Inkrafttreten beim Büro der Nachrichten für Luftfahrer vorliegen.

2. 2 Die Bekanntmachung sonstiger Anordnungen und Informationen für die Luftfahrt muß so rechtzeitig erfolgen, daß die Zustellung an die Empfänger auf dem Postwege vor Inkrafttreten sichergestellt werden kann. Da für Versand und Postzustellung eine Zeitspanne von bis zu 10 Tagen benötigt wird, und für redaktionelle Bearbeitung, Übersetzung, Satzherstellung, Druck und buchbinderische Verarbeitung 14 Tage erforderlich sind, kann dieses Ziel nur erreicht werden, wenn die Druckmanuskripte 5 Wochen vor dem Datum des Inkrafttretens beim Büro der Nachrichten für Luftfahrer eingehen.

3. Veröffentlichungsdaten 1977

13. Januar
27. Januar *
10. Februar
24. Februar *
10. März
24. März *
7. April
21. April *
5. Mai
19. Mai *
2. Juni
16. Juni *
30. Juni
14. Juli *
28. Juli
11. August *
25. August
8. September *
22. September
6. Oktober *
20. Oktober
3. November *
17. November
1. Dezember *
15. Dezember
29. Dezember *

* AIRAC-Daten

NfL I - 383/75 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

NfL I - 439-448/76

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

24. Jahrgang — Frankfurt (Main), 30. Dezember 1976

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I — 439/76	24. VO zur Änderung der 3. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum)	276
I — 440/76	21. VO zur Änderung der 35. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken)	276
I — 441/76	22. VO zur Änderung der 9. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt [Main])	277
I — 442/76	Errichtung von Luftfahrthindernissen	278
I — 443/76	Änderung zu Luftfahrthindernissen	278
I — 444/76	Vorübergehende Errichtung eines Luftfahrthindernisses	278
I — 445/76	Aufstiege freifliegender Sonden des Deutschen Wetterdienstes bei Isar-Ohu	278
I — 446/76	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Allendorf/Eder	278
I — 447/76	An- und Abflugverfahren sowie Platzverkehr für den Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus	280
I — 448/76	Bekanntmachung über die Benutzergebühren gemäß Artikel XIV (2) der Abkommen über die gemeinsame Finanzierung von Flugsicherungsanlagen auf Island, Grönland und den Faröern von 1956 für das Kalenderjahr 1977	280

Inhaltsangabe der NfL II - 116/76 vom 30. Dezember 1976

II — 116/76 Ankündigung einer beabsichtigten Durchführungsverordnung zur Prüfordnung für Luftfahrtgerät

Inhaltsangabe der NfL II - 117/76 vom 30. Dezember 1976

II — 117/76 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II - 118-119/76 vom 30. Dezember 1976

II — 118/76 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II — 119/76 11. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

I – 439/76

Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Dritten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum) vom 20. Dezember 1976

Frankfurt (Main), den 20. Dezember 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1 und des § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) wird verordnet:

Artikel 1

Die Dritte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum) vom 22. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 1/70), zuletzt geändert durch die Dreiundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 23. November 1976 (Bundesanzeiger Nr. 227 vom 2. Dezember 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 411/76), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift wird der Klammerhinweis durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)".

2. In § 1 wird (werden) in der Tabelle der Sreckenführungen

a) beim Meldepunkt "Kurskreuzung East Stade" die Angabe "[25 DME]" jeweils durch die Angabe "[24 DME]" ersetzt;

b) nach der Streckenführung "Gelb Zwölf" als neue Streckenführung eingefügt:

1	2	3	4	5	6
Streckenführung Gelb Zwölf-West					
▲ Kempten NDB 47 44 13 N 10 20 09 O			FL 240 13000 ft MSL	ungerade ↓ ↑ gerade	
	127 307	23			
FIR-Grenze 47 31 30 N 10 48 00 O		30			
Innsbruck NDB 47 13 53 N 11 24 14 O					

c) nach der Streckenführung "Blau Eins" als neue Streckenführung eingefügt:

1	2	3	4	5	6
Streckenführung Blau Eins-West					
▲ Kempten NDB 47 44 13 N 10 20 09 O			FL 240	ungerade ↓	
	108 288	51	FL 200	↑ gerade	
FIR-Grenze 47 31 00 N 11 32 00 O		17			
Rattenberg NDB 47 25 53 N 11 56 26 O					

d) bei der Streckenführung "Link Rot Eins" in Spalte 5 die Angabe "ungerade" durch die Angabe "gerade" und die Angabe "gerade" durch die Angabe "ungerade" ersetzt;

e) die Koordinaten der nachstehend aufgeführten Funknavigationsanlagen jeweils durch folgende Fassung ersetzt:

"Arpe DVOR	51 01 02 N 08 18 24 O
Bayreuth VOR	49 59 11 N 11 38 17 O
Brünkendorf VORTAC	53 02 09 N 11 32 51 O
Dortmund VORTAC	51 42 48 N 07 35 20 O
Elbe VORTAC	53 39 21 N 09 35 46 O
Frankfurt DVORTAC	50 03 18 N 08 38 17 O
Germinghausen DVOR	51 10 18 N 07 53 35 O
Hehlingen VORTAC	52 21 51 N 10 47 46 O
Herrenberg VOR	48 34 07 N 08 35 46 O
Kirn VORTAC	49 51 05 N 07 22 13 O
Leine VORTAC	52 14 41 N 09 46 12 O
Luburg VOR	48 54 51 N 09 20 28 O
Lübeck DVOR	53 56 32 N 10 40 09 O
Michaelsdorf DVOR	54 18 26 N 11 00 24 O
München VORTAC	48 10 53 N 11 49 03 O
Nattenheim VORTAC	50 01 01 N 06 31 57 O
Nienburg VOR	52 37 38 N 09 22 23 O
Nierstein VOR	49 47 40 N 08 27 43 O
Nörvenich VORTAC	50 50 31 N 06 41 42 O
Osnabrück DVOR	52 12 06 N 08 17 12 O
Roding DVORTAC	49 02 29 N 12 31 41 O
Tango VORTAC	48 37 13 N 09 15 44 O
Walda VOR	48 34 50 N 11 08 31 O
Warburg VORTAC	51 30 26 N 09 06 42 O
Weser VORTAC	53 20 56 N 08 52 36 O
Würzburg VOR	49 43 07 N 09 56 53 O"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 27. Januar 1977 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 440/76

Einundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken) vom 20. Dezember 1976

Frankfurt (Main), den 20. Dezember 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 26b Abs. 2 Satz 1, des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 4 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung

der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Fünfunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Flugverkehrsberatungsbezirken) vom 14. April 1971 (Bundesanzeiger Nr. 80 vom 29. April 1971; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 81/71), zuletzt geändert durch die Zwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 23. November 1976 (Bundesanzeiger Nr. 227 vom 2. Dezember 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 412/76), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift wird der Klammerhinweis durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln in den oberen Kontrollbezirken und Flugverkehrsberatungsbezirken)".

2. In § 2 wird (werden) in der Tabelle der Streckenführungen

a) nach der Streckenführung "UA 12" als neue Streckenführung eingefügt:

1	2	3	4	5	6
UA 12 W					
▲ Kempten NDB 47 44 13 N 10 20 09 O					
	127	23	FL 450	unge- rade	
UIR-Grenze 47 31 30 N 10 48 00 O			FL 250	gerade	
	307	30			
Innsbruck NDB 47 13 53 N 11 24 14 O					

b) nach der Streckenführung "UB 1" als neue Streckenführung eingefügt:

1	2	3	4	5	6
UB 1 W 1)					1) UB 1 W ist nur für Überflüge von und nach Belgien, UK-Südost und London zu benutzen.
▲ Tango VORTAC 48 37 13 N 09 15 44 O					
	142	68	FL 450	unge- gerade	
	322		FL 270		
▲ Kempten NDB 47 44 13 N 10 20 09 O		51	FL 450	ge- rade	
	108		FL 250		
UIR-Grenze 47 31 00 N 11 32 00 O	288	17			
Rattenberg NDB 47 25 53 N 11 56 26 O					

c) bei der Streckenführung "UB 6" in Spalte 6 die Angabe "LUB 6" durch die Angabe "UB 1 W" ersetzt;

d) die Streckenführung "LUB 6" mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

e) beim Meldepunkt "Kurskreuzung East Stade" in Spalte 1 die Angabe "[25 DME]" jeweils durch die Angabe "[24 DME]" ersetzt;

f) die Koordinaten der nachstehend aufgeführten Funknavigationsanlagen durch folgende Fassung ersetzt:

„Dortmund VORTAC	51 42 48 N 07 35 20 O
Elbe VORTAC	53 39 21 N 09 35 46 O
Frankfurt DVORTAC	50 03 18 N 08 38 17 O
Hehlingen VORTAC	52 21 51 N 10 47 46 O
Landau VOR	49 10 02 N 08 15 17 O
Leine VORTAC	52 14 41 N 09 46 12 O
Lübeck DVOR	53 56 32 N 10 40 09 O
Michaelsdorf DVOR	54 18 26 N 11 00 24 O
München VORTAC	48 10 53 N 11 49 03 O
Nattenheim VORTAC	50 01 01 N 06 31 57 O
Nörvenich VORTAC	50 50 31 N 06 41 42 O
Osnabrück DVOR	52 12 06 N 08 17 12 O
Roding DVORTAC	49 02 29 N 12 31 41 O
Tango VORTAC	48 37 13 N 09 15 44 O
Warburg VORTAC	51 30 26 N 09 06 42 O
Weser VORTAC	53 20 56 N 08 52 36 O"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 27. Januar 1977 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 441/76

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Neunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt [Main]) vom 20. Dezember 1976

Frankfurt (Main), den 20. Dezember 1976
I 1/I 4 — Az.: 112

Aufgrund des § 27a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53, 1097), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679), wird verordnet:

Artikel 1

Die Neunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt [Main]) vom 23. Dezember 1969 (Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. Januar 1970; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 11/70), zuletzt geändert durch die Einundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 19. Juli 1976 (Bundesanzeiger Nr. 146 vom 6. August 1976; Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 277/76), wird wie folgt geändert:

In § 3 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 werden bei der Beschreibung der Abflugstrecken DF 4, DF 14, DF 24 und DF 34 die Vorschriften für Überflüge über Bremen FIR in Flugfläche 150 oder darunter und in Flugfläche 160 oder höher, einschließlich der Maßgaben für Flüge zu den Bestimmungsflughäfen Bremen und Hamburg ersatzlos gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 30. Dezember 1976 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Philipp

I – 442/76

Errichtung von Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 14. Dezember 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — SH 9

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden:

Land:	Schleswig-Holstein
Standort:	Krümmel
Geogr. Koordinaten:	53°24'43"N 10°24'37"O
Art des Hindernisses:	Kraftwerk
Höhe über Grund:	150,00 m
Höhe über NN:	158,50 m

Das Hindernis ist befeuert, jedoch mit keiner Tagesmarkierung versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 443/76

Änderung zu Luftfahrthindernissen

Frankfurt (Main), den 14. Dezember 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — NW 218,
NW 83,
By 36

1. Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Antennenträger in Nordrhein-Westfalen mit Standort Witzhelden, veröffentlicht in AIP RAC-3-2-23 Nr. 149, haben sich wie folgt geändert:

   Höhe über Grund: 226 m

   Höhe über NN: 458 m

2. Die Angaben zu dem Luftfahrthindernis Fernmeldeturm in Nordrhein-Westfalen mit Standort Witterschlick, veröffentlicht in NfL I - 33/75, haben sich wie folgt geändert:

   Geographische Koordinaten:

   50°40'19"N 07°01'**46**"O

3. Die durch NfL I - 234/75 bekanntgegebene Errichtung eines Luftfahrthindernisses wird hiermit aufgehoben, weil der 350,00 m über NN hohe Montage-Derrick in Bayern mit dem Standort Grafenrheinfeld, wieder abgebaut worden ist.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 444/76

Vorübergehende Errichtung eines Luftfahrthindernisses

Frankfurt (Main), den 12. Dezember 1976
BFS/Z — I 1 c 1 — Az.: 233 — Ha 88

Das nachstehend aufgeführte Luftfahrthindernis ist errichtet worden; es wird zu einem späteren Zeitpunkt wieder abgebaut.

Land:	Hamburg
Standort:	1400 m/125° von Schwelle 34 Flughafen Hamburg
Art des Hindernisses:	2 Baukräne
Höhe über Grund:	70 m
Höhe über NN:	85 m
Dauer der Errichtung:	etwa 8 Monate

Das Hindernis ist befeuert und mit einem signalfarbenen Anstrich versehen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
Voß

I – 445/76

Aufstiege freifliegender Sonden des Deutschen Wetterdienstes bei Isar-Ohu

Frankfurt (Main), den 3. Dezember 1976
BFS/Z — I 1 b 2 — Az.: 223 63

Im Rahmen aerologischer Messungen des Deutschen Wetterdienstes finden zu unbestimmten Zeiten Sondenaufstiege bei Isar-Ohu (48°36'N 12°18'O) statt.

Die einzelnen Aufstiege werden zusätzlich durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Das maximale Gewicht der Sonden beträgt einschließlich Ballon etwa 1 kg.

Die Aufstiege werden bis zum 31. Dezember 1977 erfolgen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung
Hielscher

I – 446/76

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Allendorf/Eder

Wiesbaden, den 13. Dezember 1976
III a 3 — Az.: 66 m 06

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2679) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 2117), zuletzt geändert durch § 136 Abs. 3 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Allendorf/Eder folgende Regelung getroffen:

I. Allgemeines

1. Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden.

2. An- und abfliegende Luftfahrzeuge dürfen im Umkreis von 2 NM um den ARP keine Ortschaft überfliegen, es sei denn, der Überflug ist aus Gründen der Flugsicherheit nicht vermeidbar.

3. Sprechfunkverkehr

3. 1 Der Verkehrslandeplatz darf nur von Luftfahrzeugen benutzt werden, die mit einem betriebsklaren UKW-Sende-/Empfangsgerät für den Sprechfunkverkehr ausgerüstet sind.

Ausnahmen kann die Flugleitung nach vorheriger Anmeldung (PPR) im Einzelfall zulassen. Es gilt dann das Verfahren nach Ziffer I. 3. 5.

Für den Betrieb mit Segelflugzeugen, die nicht mit Funk ausgerüstet sind, wird auf Ziffer III 2. bis 4. hingewiesen.

3. 2 Bei Anflügen ist aus einer Entfernung von mindestens 10 NM vom Verkehrslandeplatz mit der Flugleitung des Platzes Sprechfunkverbindung aufzunehmen und ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

3. 3 Beim Anflug sind unaufgefordert folgende Angaben über Sprechfunk zu übermitteln:

a) Einflug in den Quer- und Endanflugteil sowie

b) Fehlanflüge.

3. 4 Wegen des starken Segelflugbetriebs, insbesondere an Wochenenden ist es erforderlich, daß auch bei Abflügen und bei erweiterten Platzflügen im Umkreis von 10 NM um den ARP Funkkontakt mit der Flugleitung Allendorf/Eder aufrechterhalten wird.

3. 5 Anflüge ohne Funk

Genehmigte Anflüge ohne Funk (Ziffer I 3. 1) sind aus einer Position nördlich des Verkehrslandeplatzes in einer Höhe von 2600 ft MSL durchzuführen.

Signalfeld und Lichtzeichen sind zu beachten.

4. Auf das unmttelbar westlich des Verkehrslandeplatzes gelegene Tiefffluggebiet (AREA 3) wird hingewiesen.

II. Benutzung des Rollfeldes

1. Flugzeuge und selbststartende Motorsegler, Flugzeugschleppzüge und Drehflügler benutzen die Hartbelagbahn.

2. Segelflugzeuge und Motorsegler, deren Motor nicht in Betrieb ist, benutzen die Gras-Landebahnen für Segelflugzeuge (Ziffer III 2. 3).

3. Flugzeuge und Motorsegler benutzen zum Rollen die befestigte Roll-, Start- und Landebahn bzw. die gekennzeichneten Grasrollwege.

4. Bei Nachtflugbetrieb dürfen nur die befeuerten Teile des Rollfeldes benutzt werden.

5. Auf dem Rollfeld dürfen Fußgänger und Fahrzeuge, ausgenommen Seilrückholwagen und Fahrzeuge der Flugleitung, nur mit Erlaubnis der Flugleitung verkehren. Den von ihr zur Sicherung des Flugplatzverkehrs gegebenen Weisungen ist hierbei Folge zu leisten.

III. Flugbetrieb mit Flugzeugen, Motorseglern, Segelflugzeugen, Drehflüglern und Bannerschlepp

1. Platzrundenverkehr

1. 1 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die in der Sichtanflugkarte (Luftfahrthandbuch Band III) dargestellte Nordplatzrunde zu fliegen.

1. 2 Das Überfliegen der Gemeinde Allendorf/Eder mit den Ortsteilen Haine und Osterfeld ist dabei zu vermeiden.

2. Segelflugbetrieb

2. 1 Vor Aufnahme des Segelflugbetriebs ist der Flugleitung jeweils ein für den Windenschlepp- und Flugzeugschleppbetrieb gemeinsam verantwortlicher Startleiter zu benennen. Der Startleiter ist an die Weisungen der Flugleitung gebunden.

2. 2 Zwischen dem Startleiter und der Flugleitung muß während des Segelflugbetriebs eine ständige telefonische Sprechverbindung bestehen.

Der Startleiter ist dafür verantwortlich, daß die Sprechstelle am Startplatz dauernd besetzt ist.

2. 3 Segelflugbetrieb darf nur auf der markierten Gras-Start- und Landebahn durchgeführt werden.

2. 4 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugsport-Betriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2. 5 Segelflugzeuge und Motorsegler, deren Motor nicht in Betrieb ist, verbleiben bei Platzflügen innerhalb des Bereichs der nördlichen Platzrunde.

2. 6 Segelflugzeuge dürfen nur außerhalb der Sicherheitsstreifen abgestellt werden; dabei ist ein Mindestabstand von 30 m von der Hartbelagbahn einzuhalten.

3. Flugzeugschleppstarts

3. 1 Starts von Flugzeugschleppzügen bedürfen der vorherigen Freigabe durch die Flugleitung.

3. 2 Für Schleppflugzeuge gilt Sprechfunkzwang.

3. 3 Schleppflugzeuge ordnen sich nach dem Ausklinken des Segelflugzeugs mit dem Schleppseil in den Platzverkehr ein und fliegen die Seilabwurfstelle an. Die Abwurfstelle wird von der Flugleitung bestimmt. Zur Landung ordnen sich die Schleppflugzeuge in die nördliche Platzrunde ein.

4. Windenschleppstarts

4. 1 Windenstart darf nur erfolgen, wenn die Flugleitung die Freigabe dazu erteilt hat und wenn:

a) kein Flugzeug den Verkehrslandeplatz überfliegt oder ihn zu überfliegen beabsichtigt;

b) kein Luftfahrzeug startet oder landet, sich im Endanflug auf eine Start- und Landebahn oder auf den Zurollbahnen befindet;

c) keine Gefahr besteht, daß das Windenschleppseil — insbesondere bei Wind aus nördlichen Richtungen — in den Bereich der Start- und Landebahn fallen kann.

4. 2 Nach dem Ausklinken des Segelflugzeugs ist das Schleppseil schnellstens einzuholen.

5. Bannerschlepp

5. 1 Die Banneraufnahme erfolgt nördlich der Start- und Landebahn, außerhalb des Sicherheitsstreifens.

5. 2 Die Banneraufnahme bedarf der Freigabe durch die Flugleitung. Für das Schleppflugzeug besteht Sprechfunkzwang.

5. 3 Der beabsichtigte Bannerabwurf ist der Flugleitung vor Einflug in den Platzrundenbereich des Verkehrslandeplatzes über Sprechfunk mitzuteilen.

5. 4 Das Banner ist an der von der Flugleitung bestimmten Stelle abzuwerfen.

IV. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

V. Schlußbestimmung

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Der Hessische Minister für Wirtschaft
und Technik
Im Auftrag
Dr. Ludwig

I – 447/76

An- und Abflugverfahren sowie Platzverkehr für den Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus

Kiel, den 6. August 1976
VII/426 f — 6009/4

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG.) vom 15. 3. 1974 (BGBl. I S. 721) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Der Flugplatz Flensburg-Schäferhaus ist für den Tag- und Nachtflugbetrieb genehmigt. Die Betriebszeit ist im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlicht.

1.2 Die im Luftfahrthandbuch veröffentlichten Flugwege und Platzrunden sind einzuhalten.

1.3 Während der Zeiten der Wirksamkeit der CTR-Husum darf die südliche Platzrunde nur mit Erlaubnis der Luftaufsichtsstelle Flensburg-Schäferhaus benutzt werden.

Die Luftfahrzeuge müssen mit einem betriebsklaren Wechselsprechfunkgerät ausgerüstet sein.

1.4 Die Start-Landebahn 05/23 darf nur benutzt werden, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs auf den beiden Ost-West-Bahnen wegen zu starker Querwinde nicht mehr gewährleistet ist.

Die Benutzung bedarf der Erlaubnis der Luftaufsicht Flensburg-Schäferhaus.

Flüge auf der Bahn 05/23 sind so durchzuführen, daß nicht in die CTR-Husum eingeflogen wird.

1.5 Die Straßen in den An- und Abflugsektoren dürfen nicht unter 15 m (50 ft) überflogen werden.

2. Motorflug

2.1 Die Flughöhe in den Platzrunden soll — soweit es die Wetterlage zuläßt — 1000 ft MSL betragen.

2.2 Das Überfliegen der am Flugplatz liegenden bebauten Gebiete ist zu vermeiden.

2.3 Flugzeuge ohne ein betriebsklares Wechselsprechfunkgerät sollen die nördliche Platzrunde benutzen.

3. Motorsegler

3.1 Mit eigener Kraft startende Motorsegler und/oder wenn diese mit laufendem Motor landen, fallen unter die Bedingungen des Motorfluges.

3.2 Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten und solche, die mit abgestelltem Motor fliegen, fallen unter die Bedingungen des Segelfluges.

4. Segelflug

4.1 Für den Segelflug ist grundsätzlich der südliche Teil des Flugplatzes vorgesehen. Den übrigen Teil sollen Segelflugzeuge nicht unter 1000 ft MSL überfliegen.

4.2 Jeder Segelflugbetrieb ist vor Beginn bei der Luftaufsichtsstelle Flensburg-Schäferhaus unter Angabe des Umfanges sowie der namentlichen Nennung des Startleiters anzumelden.

4.3 Flugzeugschleppstarts sollen auf der Grasbahn Ost-West durchgeführt werden.

5. Fallschirmabsprünge

5.1 Vor Aufnahme des Fallschirm-Sprungbetriebs ist die Erlaubnis der Luftaufsicht Flensburg-Schäferhaus erforderlich.

Zu den Nummern 2.3, 4.1 und 4.3 kann die Luftaufsicht Flensburg-Schäferhaus Ausnahmen zulassen.

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und nach § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

Diese Regelung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig wird die Veröffentlichung in den NfL I - 181/72 außer Kraft gesetzt.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag
Senft

I – 448/76

Bekanntmachung über die Benutzergebühren gemäß Artikel XIV (2) der Abkommen über die gemeinsame Finanzierung von Flugsicherungsanlagen auf Island, Grönland und den Faröern von 1956 für das Kalenderjahr 1977

Bonn-Bad Godesberg, den 10. Dezember 1976
L 8/23.31.50-04/8454 I/76

Am 28. September 1976 hat der ICAO-Rat der Neu-Festsetzung der Benutzergebühren für einen Überflug über den Nordatlantik in einer Richtung, gültig für das Kalenderjahr 1977, zugestimmt. Es sollen folgende Beträge erhoben werden:

1. Die Überflug-Gebühr für die Benutzung von Anlagen, die nach dem Dänemark-Abkommen vorgehalten werden, ist für das Kalenderjahr 1977 auf **74 Dänische Kronen** pro Überflug und Zivil-Flugzeug festgesetzt worden.

2. Die Überflug-Gebühr für die Benutzung von Anlagen, die nach dem Island-Abkommen vorgehalten werden, ist für das Kalenderjahr 1977 auf **1.721 Isländische Kronen** pro Überflug und Zivil-Flugzeug festgesetzt worden.

Grundlage dieser Gebühren sind die Aufwendungen, die für Bereitstellung, Unterhaltung und Betrieb der Anlagen erforderlich sind. Bis Ende d. J. gelten noch die mit NfL I - 376/75 bekanntgegebenen Gebührensätze.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Schmuck

Berichtigung zu NfL I - 437/76

NfL I - 437/76 muß auf Seite 272 unter 7.2 Funknavigationskarte 1 : 100 000 abgeändert werden in 1 : **1000 000**