

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt (Main), den 05. Januar 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 1/84 Bekanntmachung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Hünsborn	2
I – 2/84 Bekanntmachung über die Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim	2
I – 3/84 Änderung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Rheine- Mathias-Spital	2
I – 4/84 Bekanntmachung über die Benutzergebühren nach dem Internationalen Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt "EUROCONTROL"	2

Inhaltsangabe der NfL II – 1/84 vom 05. Januar 1984

II – 1/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeich- nisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–30. November 1983)
--

Inhaltsangabe der NfL II – 2/84 vom 05. Januar 1984

II – 2/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen
--

Inhaltsangabe der NfL II – 3–5/84 vom 05. Januar 1984

II – 3/84 Gültigkeit eingeschränkter ausländischer Luftfahrerscheine
II – 4/84 Berichtigung des 3. Nachtrags 1983 zum Verzeichnis der nach § 33 LuftGerPO anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe (NfL II – 76/83)
II – 5/84 Änderung der Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals, Teil II, Kap. 17 – Instrumentenflugberechtigung

I - 1/84

**Bekanntmachung der Genehmigung
für den Sonderlandeplatz
Hünsborn**

Münster, den 23.06.83
53.10.1.1 - 02/A 18

A. Der Flugplatzgemeinschaft Hünsborn e. V. in Freudenberg habe ich die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des

Sonderlandeplatzes H ü n s b o r n

erteilt.

B. Angaben nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO:

1. Bezeichnung Hünsborn
2. Lage 2,2 km NNE Freudenberg
3. Flugplatzbezugspunkt (FBP) /
Startbahnbezugspunkt (SBP):
 - a) geographische Koordinaten 50° 55' 48,5'' N
07° 54' 00'' E
 - b) Höhe 398 m über NN (1306 ft)
4. Status des Flugplatzes Sonderlandeplatz
5. Abmessungen der Betriebsflächen 950 m x 110 m (engste Stelle)

5.1 Motorflug:

Start- und Landefläche:
Richtung 088° / 268° rechtweisend
Länge 950 m
Breite 60 m, darin enthalten die

Start- und Landebahn:

Richtung 088° r.w. / 268°
Länge 700 m / 700 m
Breite 30 m / 30 m

Die Schwellen 09 und 27 sind jeweils 200 m einwärts verlegt.

5.2 Segelflug /

nichtselbststartende Motorsegler:

Windenschleppstrecke:

Richtung 089° / 269° r.w.
Länge 950 m
Breite 50 m

Die Landebahn ist identisch mit der unter 5.1 genannten Bahn. Die Windenschleppstrecke befindet sich südlich der Start- und Landebahn.

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Sonderlandeplatz verkehren dürfen:

- a) Motorflugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse (MPW) von 2.000 kg
- b) selbststartende Motorsegler
- c) Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten
- d) Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschlepp

7. Zweck des Sonderlandeplatzes:

- a) Ausübung des Segelflugsports
 - b) Allgemeiner Luftverkehr nach Sichtflugregeln bei Tag
8. Die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereiches ist zur Zeit nicht vorgesehen.
- C. Die Gestattung zur Aufnahme des Betriebes wurde am 22.06.1983 erteilt.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

Keßler

I - 2/84

**Bekanntmachung
über die Änderung der Genehmigung des
Sonderlandeplatzes Bad Windsheim**

Nürnberg, den 12.12.83
315.4 - 3721.3.3

Die Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - hat die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim mit Bescheid vom 12.12.1983 Nr. 315.4 - 3721.3.3 wie folgt geändert:

Der Flugplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

5. Ultraleichtflugzeuge

Regierung von Mittelfranken
- Luftamt Nordbayern -
Im Auftrag

Triftshaeuser

I - 3/84

**Änderung der Genehmigung
des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes
Rheine-Mathias-Spital**

Münster, den 19.10.83
53.10.1.1 - 02/M 17

Bei einer Nachrechnung der Koordinaten des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Rheine-Mathias-Spital habe ich festgestellt, daß die Angaben unter dem Punkt 3 a) der Genehmigung vom 13.06.1980 (NfL I - 239/80) mit den Koordinaten 52° 16' 50'' N 07° 25' 00'' E nicht zutreffen.

Die geographische Lage des Flugplatzbezugspunktes ist in einer Genehmigungsänderung wie folgt berichtigt worden:

52° 16' 24'' N 07° 25' 00'' E

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

Jäger

I - 4/84

**Bekanntmachung
über Benutzergebühren nach dem
Internationalen Übereinkommen über
Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt
"EUROCONTROL"
Vom 30. November 1983**

Bonn, den 16.12.83
L 10/60.01.42-02.15

Die nachstehende, oben näher bezeichnete und im Bundesgesetzblatt II S. 790 am 16.12.1983 veröffentlichte Bekanntmachung wird hiermit nachrichtlich mitgeteilt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Jungblut

**Bekanntmachung
über Benutzergebühren
nach dem Internationalen Übereinkommen
über Zusammenarbeit zur Sicherung
der Luftfahrt "EUROCONTROL"
Vom 30. November 1983**

Durch Beschluß der Agentur für die Luftverkehrs-Sicherheitsdienste der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) vom 12. Oktober 1983 sind die Tarife und Anwendungsbedingungen für Benutzergebühren (FS-Streckengebühren) geändert worden.

Der Beschluß mit Anlage zu den Tarifen und Anwendungsbedingungen für FS-Streckengebühren wird hiermit nach

Artikel 2 des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen vom 13. Dezember 1960 über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt "EUROCONTROL" vom 14. Dezember 1962 (BGBl. II S. 2273) mit Bezug auf den oberen Luftraum und

§ 2 der Verordnung über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung vom 27. Oktober 1971 (BGBl. II S. 1153), geändert durch Verordnung vom 17. Dezember 1974 (BGBl. II S. 1585) mit Bezug auf den unteren Luftraum

bekanntgemacht.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 02. März 1983 (BGBl. II S. 196).

Bonn, den 30. November 1983

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

N i e s t e r

**Beschluß
zur Änderung der Tarife und
Anwendungsbedingungen der
FS-Streckengebühren**

Der Geschäftsführende Ausschuß der Agentur für Luftverkehrs-Sicherungsdienste,

Gestützt auf das am 13. Dezember 1960 in Brüssel unterzeichnete Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt und insbesondere dessen Artikel 6 Absatz 2 e) sowie Artikel 14 und 20;

Gestützt auf den am 22. April 1971 gefaßten Beschluß zur Festsetzung der Tarife und Anwendungsbedingungen für die den Benutzern auferlegten FS-Streckengebühren, zu deren Einziehung die Organisation berechtigt ist;

Gestützt auf die Tarife und Anwendungsbedingungen der FS-Streckengebühren, wie sie durch Beschluß des Geschäftsführenden Ausschusses vom 26. Februar 1975 festgelegt wurden und in dessen Anhang aufgeführt sind;

Gestützt auf die am 11. Oktober 1983 von der Ständigen Kommission auf dem Korrespondenzweg erteilte Richtlinie Nr. 42, die insbesondere bestimmt, daß die ab 01. Januar 1984 anzuwendenden Gebührensätze auf der Grundlage der geschätzten Gesamtkosten der Streckennavigationseinrichtungen und -dienste für 1984 festgesetzt und die entsprechenden Gebührensätze und Tarife allmonatlich neu berechnet werden;

Gestützt auf die Beschlüsse des Geschäftsführenden Ausschusses vom 06. Oktober 1976, 21. Januar 1977, 17. November 1977, 06. Oktober 1978, 05. November 1979, 20. November 1980, 10. Juni 1981, 17. Dezember 1981, 22. Juli 1982 und 23. November 1982, durch die die vom Geschäftsführenden Ausschuß durch Beschluß vom 26. Februar 1975 festgesetzten Tarife und Anwendungsbedingungen zuletzt ab 01. April 1983 geändert wurden;

faßt folgenden Beschluß:

Artikel 1

Artikel 10 der Tarife und Anwendungsbedingungen der FS-Streckengebühren wird durch folgendes ersetzt:

„Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 4 und 13 wird der Gebührensatz (Wert der Dienstleistungseinheit) für den in Artikel 5 genannten Luftraum je nach den einzelnen Staaten wie folgt festgesetzt:

Mitgliedsstaat	Gebühren- satz	angewandter Wech- selkurs	
Bundesrepublik Deutschland	\$ 42,82	\$ 1 = DM	2,6741
Königreich Belgien	\$ 28,44	\$ 1 = BF	53,5720
Französische Republik	\$ 33,57	\$ 1 = FF	8,0404
Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland	\$ 54,60	\$ 1 = £ Sterling	0,6655
Großherzogtum Luxemburg	\$ 28,44	\$ 1 = LF	53,5720
Königreich der Niederlande	\$ 48,68	\$ 1 = G	2,9870
Irland	\$ 26,09	\$ 1 = Irish £	0,8472
Anmerkung: Für die Vertragsstaaten lauten die Gebührensätze und die entsprechenden Wechselkurse wie folgt:			
Schweiz	\$ 57,65	\$ 1 = SF	2,1634
Portugal	\$ 26,49	\$ 1 = Esc.	122,8907
Österreich	\$ 39,53	\$ 1 = Sch.	18,8214
Spanien — Mutterland	\$ 24,89	\$ 1 = Ptas	151,4878
— FIR Kanar. Inseln	\$ 22,18	\$ 1 = Ptas	151,4878

Artikel 2

1. Ziffer 2 von Artikel 13 der Tarife und Anwendungsbedingungen der FS-Streckengebühren wird durch folgendes ersetzt:

„2. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 13 sind in der vorgenannten Beilage die entsprechenden Tarife für ein Luftfahrzeug angegeben, dessen Gewichtsfaktor gleich eins ist (50 metrische Tonnen). Diese Tarife beruhen auf den gleichen Wechselkursen wie die in Artikel 10 genannten Gebührensätze.“

2. Die Gebühren für Flüge, die in der Beilage 1 der vorgenannten Tarife und Anwendungsbedingungen für FS-Streckengebühren aufgeführt sind — d. h. die Gebühren für die in deren Artikel 12 genannten Flüge — werden durch die in der Anlage zu vorliegendem Beschluß aufgeführten Gebühren ersetzt.

Artikel 3

In die Tarife und Anwendungsbedingungen der FS-Streckengebühren wird ein neuer Artikel 13 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Die in Artikel 10 genannten Gebührensätze und die in der Beilage 1 zu diesen Tarifen und Anwendungsbedingungen genannten Transatlantiktarife werden allmonatlich neu berechnet; dabei wird der durchschnittliche monatliche Wechselkurs des US-\$ gegenüber der jeweiligen Landeswährung zugrunde gelegt, wie er vom Internationalen Währungsfonds festgestellt und in seinem Jahrbuch der internationalen Finanzstatistiken für den dem Flugmonat vorausgehenden Monat bekanntgegeben wird.“

Artikel 4

Die Artikel 13, 14, 15 und 16 der Tarife und Anwendungsbedingungen der FS-Streckengebühren werden Artikel 14, 15, 16 und 17.

Artikel 5

Artikel 2 der Beilage 2 zu den Tarifen und Anwendungsbedingungen der FS-Streckengebühren wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

„1. Gemäß Artikel 4 der Tarife und Anwendungsbedingungen der FS-Streckengebühren werden den Benutzern die an Gebühren geschuldeten Beträge in der Rechnungswährung, d. h. in Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika, in Rechnung gestellt.“

2. Die auf diese Weise jeweils neu berechneten Gebührensätze sowie die von EUROCONTROL bei der Fakturierung tatsächlich angewandten Wechselkurse werden in den an die Benutzer übersandten Rechnungen angegeben."

Artikel 6

Dieser Beschluß tritt vorbehaltlich seiner einstimmigen Genehmigung*) durch die Ständige Kommission zur Sicherung der Luftfahrt am 01. Januar 1984 in Kraft.

*) Die Ständige Kommission hat dem Beschluß am 15. November 1983 zugestimmt.

Anlage zu den Tarif- und Anwendungsbedingungen für FS-Gebühren

Geltende Gebühren für Flüge gemäß Artikel 12 der Tarife und Anwendungsbedingungen für Luftfahrzeuge mit dem Gewichtsfaktor eins (50 metrische Tonnen)

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage:	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	Betrag der Gebühr in US-\$
(1)	(2)	(3)
ZONE I	Frankfurt	839,97
	København	205,84
– zwischen 14° WL und 110° WL und nördlich von 55° NB ausgenommen Island	London	535,29
	Prestwick	280,10
ZONE II	Amsterdam	552,09
– zwischen 30° WL und 110° WL und zwischen 28° und 55° NB	Athina	624,72
	Belfast	134,55
	Beograd	864,94
	Bergen-Flesland	318,86
	Berlin-Schönefeld	512,85
	Birmingham	347,67
	Bordeaux	295,40
	Bruxelles	511,96
	Cairo	659,62
	Casablanca	91,92
	Dharan	699,39
	Dublin	137,20
	Düsseldorf	632,00
	Frankfurt	664,07
	Genève	489,66
	Glasgow	190,33
	Göteborg	376,67
	Helsinki	330,88
	Jeddah	595,92
	København	477,91
	Köln-Bonn	646,42
	Lagos	192,74
	Las Palmas de Gran Canarias	116,67
	Lisboa	141,05
	Ljubljana	789,25
	London	374,45
	Luxembourg	533,27

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage:	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	Betrag der Gebühr in US-\$
(1)	(2)	(3)
	Lyon	464,36
	Madrid	222,85
	Malaga	256,85
	Manchester	286,33
	Milano	546,59
	Moskva	350,53
	München	718,97
	Newcastle	291,70
	Nice	513,16
	Oslo	366,55
	Palermo	581,18
	Paris	405,09
	Pisa	493,76
	Praha	787,80
	Prestwick	190,33
	Roma	562,66
	Santiago	93,34
	Shannon	98,36
	Stuttgart	637,40
	Tel-Aviv	724,43
	Tenerife	74,97
	Venezia	732,06
	Warszawa	457,39
	Wien/Schwechat	871,29
	Zagreb	864,94
	Zürich	588,06
ZONE III	Amsterdam	609,52
	Düsseldorf	719,80
– westlich von 110° WL und zwischen 28° NB und 55° NB	Frankfurt	727,72
	København	408,95
	London	510,73
	Manchester	398,95
	Paris	591,76
	Prestwick	263,72
	Shannon	94,45
ZONE IV	Amsterdam	463,04
– westlich von 30° WL und zwischen Äquator und 28° NB	Bâle-Mulhouse	422,73
	Berlin-Schönefeld	525,98
	Bordeaux	304,80
	Bruxelles	417,38
	Düsseldorf	585,30
	Frankfurt	543,34
	København	571,44
	Las Palmas de Gran Canarias	208,05
	Lisboa	143,31
	London	337,74
	Lyon	387,08
	Madrid	260,47
	Milano	464,91
	Paris	311,97
	Porto Santo (Madeira)	43,71
	Praha	670,89
	Roma	534,85
	Shannon	105,14
	Tenerife	184,98
	Zürich	474,75

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt (Main), den 19. Januar 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 5/84 Erlaubnis zur Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe	6
I – 6/84 Flugplätze mit Tiefflug-Schutzzonen	6
I – 7/84 Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57	7
I – 8/84 Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Dortmund- Wickede	7
I – 9/84 Änderung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Karlshöfen	8

Inhaltsangabe der NfL II – 6/84 vom 19. Januar 1984

II – 6/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II – 7/84 vom 19. Januar 1984

II – 7/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–31. Dezember 1983)

Inhaltsangabe der NfL II – 8/84 vom 19. Januar 1984

II – 8/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

Erlaubnis zur Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe

Darmstadt, den 05.12.83
IV 3/37b-66m 02/05-9/83

Aufgrund des § 6 Abs. 3 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 09.01.1976 (BGBl. I S. 53), wird dem

Deutschen Aero Club e. V.
Lyoner Straße 16

6000 Frankfurt a. M. 71

die widerrufliche Erlaubnis erteilt, zur Entmischung des Verkehrs von Ultraleichtflugzeugen und anderen Luftfahrzeugen bei Überlandflügen mit Ultraleichtflugzeugen nach Abschnitt IV Nr. 2.2 der „Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland des BMV vom 15.05.1982“ die Sicherheitsmindesthöhe bis auf **100 m** über Grund oder Wasser zu unterschreiten.

1. Diese Erlaubnis wird für Gebiete, in denen militärischer Tagtiefflug durchgeführt wird, erteilt. Sie ist auf die Zeiten des militärischen Tagtiefflugbetriebs beschränkt.

2. Durch diese Erlaubnis ist **keine** Erlaubnis zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe von 300 m und für die anderen Fälle des § 6 Abs. 1 Luftverkehrsordnung erteilt. Flüge in 250-Fuß-Tieffluggebieten sind **nicht** zulässig.

3. Die Erlaubnis gilt nur für Mitglieder des Deutschen Aero Clubs e. V., die im Besitz eines Bestätigungsnachweises zum Führen von Ultraleichtflugzeugen sind und ein Ultraleichtflugzeug mit aerodynamischer Steuerung fliegen. Die Erlaubnis ist bis zum 31.12.1984 befristet.

4. Die Sicherheitsmindesthöhe darf auch nur dann unterschritten werden, wenn die luftrechtlichen und sonstigen Vorschriften, insbesondere auf dem Gebiet der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, nicht verletzt werden. Jegliche Gefährdung von Personen und Sachen muß daher ausgeschlossen sein.

5. Zu Hindernissen, wie Freileitungen, Gebäuden usw. ist ein **ausreichender Sicherheitsabstand** zu halten.

6. Die v. g. Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland (NfL I – 96/82) ist beim Betrieb der Ultraleichtflugzeuge genauestens zu beachten.

7. Die Anwendbarkeit dieser Erlaubnis wird für die Länder Bremen und Hamburg sowie für den Bereich der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – für das Gebiet von 09° 30' bis 12° 52' östlicher Länge südlich des Breitengrades 47° 50' nördlicher Breite ausgeschlossen.

8. Weitere Auflagen und Bedingungen, insbesondere zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, bleiben vorbehalten.

Auf die Straf- und Bußgeldvorschriften des Luftverkehrs bzw. der Luftverkehrsordnung wird ausdrücklich hingewiesen.

Gebührenfestsatzung

Gemäß § 2 der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung vom 19.12.1974 (BGBl. I S. 3729), zuletzt geändert durch die Erste Verordnung zur Änderung der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung vom 04.04.1978 (BGBl. I S. 455) i. V. m. dem Gebührenverzeichnis beträgt die Verwaltungsgebühr DM 223,60.

Dieser Betrag enthält die Gebühr für die Nachnahme und die Postgebühr. Der Betrag ist durch Postnachnahmeeinlösung erhoben.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch eingelegt werden.

Der Widerspruch ist bei meiner Behörde schriftlich (Regierungspräsident in Darmstadt, Luisenplatz 2, Postfach 110740, 6100

Darmstadt) oder mündlich zur Niederschrift (Dienstgebäude Luisenplatz 2, 6100 Darmstadt) zu erheben.

Der Regierungspräsident Darmstadt
Im Auftrag

M i n t e

Flugplätze mit Tiefflug-Schutz zonen

Frankfurt (Main), den 21.12.84
11-223 1

Die Bundesanstalt für Flugsicherung gibt nachrichtlich folgende Neufassung der Liste von Flugplätzen mit Tiefflug-Schutz zonen bekannt:

1. Flugplätze mit **ständiger** Schutzzone:

Aachen-Merzbrück
Aalen-Heidenheim/Elchingen
Augsburg-Mühlhausen
Bad Nauheim Reichelsheim
Baden-Baden/Oos
Bonn-Hangelar
Burg-Feuerstein
Donauwörth
Dortmund-Wickede
Egelsbach (3 NM, gültig bis 15.03.84)*
Essen-Mülheim
Freiburg
Hartenholm
Hildesheim
Hornberg (S)
Karlsruhe-Forchheim
Kirchheim-Teck (S)
Landshut
Mannheim-Neustadt
Mengen
Mönchengladbach
Münster-Telgte
Oerlinghausen
Paderborn-Lippstadt
Siegerland
Trier-Föhren
Uetersen
Varrelbusch
Worms

2. Flugplätze mit **periodisch befristeter** Schutzzone:

Bielefeld-Windelsbleiche
Borkum
Dahlemer Binz
Der Ring in Schwalmstadt (S)
Dinslaken
Eggenfelden
Gelnhausen
Juist
Kassel-Calden
Kempten-Durach

Klippeneck (S)
Koblenz-Winningen
Korbach
Langeoog
Norderney
Wangerooge
Westerland/Sylt
Wyk auf Föhr

Diese Neufassung beruht auf Entscheidungen des Luftwaffenamtes und gilt ab 01. März 1984. Sie ersetzt die bisherige Bekanntmachung vom 29. August 1980 in der **Anlage** zu NfL I – 242/80.

Hinweise

— * Mit Festlegung der Kontrollzone Egelsbach zum 15. März 1984 wird die Schutzzone für den Landeplatz zurückgezogen.

— Die geltenden Schutzzonen werden in der nächsten Neuausgabe der ICAO-Luftfahrkarte 1 : 500 000 berücksichtigt.

S = Segelfluggelände
alle übrigen Plätze sind Landeplätze

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

I – 7/84

Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57

Frankfurt (Main), den 05.01.84
LNS 1 32151

Die Obergrenze des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 (Meldorfer Bucht) wird zu den nachfolgenden Zeiten auf eine Obergrenze von 22 500 Fuß über NN angehoben.

Vom 06. Februar bis 10. Februar 1984 und
vom 12. März bis 16. März 1984
täglich von 0500 Uhr bis 1600 Uhr MGZ.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

I – 8/84

Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Dortmund-Wickede

Münster, den 07.12.83
53.10.1.1-02/A 27

A. Der Flughafen Dortmund GmbH in Dortmund habe ich am 13.07.1976 die Genehmigung zur Erweiterung und Änderung der Anlage und des Betriebes des **Verkehrslandeplatzes Dortmund-Wickede** (850 m Start- und Landebahn) erteilt. Diese Genehmigung ist bis zum 31.07.1986 befristet.

Die Abnahmeprüfung gemäß §§ 53 (1) und 44 (1) Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wurde am 27.06.1983, soweit diese sich auf die Bahn und den Flugbetrieb am Tage bezog, durchgeführt.

Die Abnahmeprüfung gemäß §§ 53 (1) und 44 (1) Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wurde am 13.09.1983, soweit diese sich auf die Befehrerung und den Flugbetrieb bei Nacht bezog, durchgeführt.

Die Gestattung zur Aufnahme des Betriebes wurde am jeweiligen gleichen Tag für den Flugbetrieb bei Tag bzw. bei Nacht erteilt.

B. Angaben nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO:

1. Bezeichnung Verkehrslandeplatz
Dortmund-Wickede
2. Lage 5,13 NM E Dortmund
3. **Flugplatzbezugspunkt (FBP):**
 - a) geographische Koordinaten 51° 31' 10,75" N
07° 36' 47,19" O
 - b) Höhe 123,75 m über NN
(406 ft MSL)
4. Status des Flugplatzes Verkehrslandeplatz,
Klassifizierung nach den Richt-
linien des Bundes Klasse 2
5. **Abmessungen der Betriebsflächen :**
 - a) Start- und Landefläche
Richtung 060° 34' / 240° 34'
rechtweisend
Länge 1.170 m
Breite 100 m
 - b) Start- und Landebahn
Richtung 060° / 240° rechtweisend
QFU 063° / 243°
Länge 100 m + 850 m + 100 m
Breite 30 m

Die Start- und Landebahn ist so angelegt, daß vor den jeweiligen Schwellen 06 und 24 ein 100 m langes, nur für den Startvorgang zu benutzendes Teilstück der Start- und Landebahn liegt. Diese Anlage dient der Abkürzung des Startvorganges zwecks früheren Erreichens der Sicherheitshöhe.

Die befestigte Bahn hat eine Tragfähigkeit von LCN 15; sie ist nach der PCN-Klassifizierung mit 49/F/C/W/T eingestuft.

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Verkehrslandeplatz verkehren dürfen:

- a) Motorflugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse (MPW) von 5.700 kg

Strahlflugzeuge dürfen **nicht** zum Einsatz kommen. Es bleibt dem Platzhalter jedoch vorbehalten, durch ein Ergänzungsgutachten nachzuweisen, daß durch den Einsatz bestimmter Strahlflugzeugmuster die im Lärmgutachten errechneten Schallepegellinien nicht zum Nachteil der Wohnbevölkerung in der Umgebung des Flugplatzes verändert werden.

- b) Drehflügler bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse (MPW) von 5.700 kg

- c) selbststartende Motorsegler

7. Zweck des Verkehrslandeplatzes:

Allgemein gewerblicher und nichtgewerblicher Luftverkehr nach VFR am Tage und mit zeitlicher Beschränkung auch bei Nacht

8. a) **Öffnungszeiten:**

(alle folgenden Zeitangaben sind auf Ortszeit bezogen)

08.00 bis 21.30 Uhr – allgemeine Öffnungszeiten

06.00 bis 08.00 Uhr – gestattet nur in begründeten Ausnahmefällen durch den Platzhalter (PPR)

- b) **Beschränkungen** des Flugbetriebes während der Öffnungszeiten:

– Platzrundenflüge dürfen täglich in der Zeit von 13.00 bis 15.00 Uhr und ab 20.30 Uhr nicht stattfinden.

- Streckenflüge zum Verkehrslandeplatz Arnsberg dürfen während der Verbotszeiten für Platzrundenflüge ebenfalls nicht stattfinden.

Die Untersagung von Streckenflügen zu anderen Verkehrslandeplätzen bleibt vorbehalten.

- Der Nachtflug nach dem VFR-Verfahren wird beschränkt auf die Zeit von 06.00 Uhr bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang und von 21.30 bis 22.30 Uhr. Von 20.30 Uhr bis 21.30 Uhr sind bei Nachtflug nur Landungen zugelassen. Außerdem sind Betriebsbeschränkungen, insbesondere an Wochenenden gemäß der Rechtsverordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen, in ihrer jeweils geltenden Fassung, zu beachten.

Schulflüge, die keine Streckenflüge sind, dürfen unbeschadet der übrigen Regelungen nicht stattfinden an Samstagen ab 13.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ganztägig.

9. Dem Platzhalter habe ich aufgegeben, ein Jahr nach Inbetriebnahme der Start- und Landebahn auf seine Kosten und nach Abstimmung mit der Luftfahrtbehörde eine Fluglärmuntersuchung durchzuführen. Es bleibt vorbehalten, entsprechend dem Ergebnis dieser Untersuchung weitere Betriebsbeschränkungen auszusprechen.

10. Für den Verkehrslandeplatz gelten in nachstehend beschriebenen Umfang die Bestimmungen über den beschränkten Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG.

10.1 Die zur Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörden dürfen die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den dem Flugplatzbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung meiner Behörde genehmigen.

10.2 Der Umfang des beschränkten Bauschutzbereiches bestimmt sich nach folgenden Angaben:

a) Bezeichnung: Beschränkter Bauschutzbereich des Verkehrslandeplatzes Dortmund-Wickede

b) Lage: 5,13 NM E Dortmund

c) Ausdehnung: Kreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt

d) Flugplatzbezugspunkt:

aa) geographische Koordinaten: 51° 31' 10,75" N
07° 36' 47,19" E

bb) Höhe: NN 123,75 m (406 ft)

e) Start- und Landefläche:

aa) Richtung: 060° 34' / 240° 34' r.w.

bb) Länge: 1.170 m

cc) Breite: 100 m

f) Start- und Landebahn:

aa) Richtung: QFU 063° / 243°

bb) Länge: 100 m + 850 m + 100 m

cc) Breite: 30 m

10.3 Die §§ 12 Abs. 4, 15 und 16 LuftVG finden sinngemäß Anwendung.

10.4 Die Festlegung eines Bauhöhenplanes gemäß § 13 LuftVG bleibt vorbehalten.

C. NfL I - 434/77, I - 156/78 und I - 320/80 werden hiermit aufgehoben.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 9/84

Änderung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Karlshöfen

Oldenburg, den 21.12.83
306-30311-6

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die der Flugplatz Karlshöfen Kreis Bremervörde GmbH, 2742 Gnarrenburg, am 05.07.1973 erteilte und am 01.04.1974, 11.11.1975 und 07.05.1980 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Karlshöfen am 12.12.1983 ergänzt und den Ultraleichtflugzeugbetrieb (PPR) zugelassen. Aufgrund der Änderungen wird die Genehmigung für den Sonderlandeplatz Karlshöfen nachfolgend neu bekanntgemacht:

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Karlshöfen

2. Lage: 2 km südlich von Karlshöfen

3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage: 53° 20' 83" N 09° 01' 44" O

b) Höhe über NN: 6 m

4. Start- und Landebahnen für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler:

a) Richtung: 116° / 296° rechtweisend

b) Länge: 700 m

c) Breite: 15 m

d) Streifen: Rechteck von 820 x 60 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt.

e) 1 Rollbahn (befestigt), die den Beginn der Start- und Landebahn 116° mit dem Hallenvorfeld bzw. mit den Abstellflächen verbindet.

5. Start- und Landefläche für Hubschrauber:

Hubschrauber benutzen für Starts und Landungen die vorhandenen Start- und Landebahnen für Flugzeuge

6. Betriebsfläche für das Landen von Fallschirmspringern:

Kreis mit einem Durchmesser von 300 m, umgeben von einem Sicherheitsstreifen mit einer Breite von 50 m

II. Der Landeplatz darf von folgenden **Arten von Luftfahrzeugen** benutzt werden:

1. Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässiger Flugmasse

2. Flugzeuge bis zu 3000 kg höchstzulässiger Flugmasse (PPR)

3. Hubschrauber bis zu 5700 kg höchstzulässiger Flugmasse

4. selbststartende Motorsegler

5. Segelflugzeuge im Flugzeugschleppstart

6. Personenfallschirme

7. Ultraleichtflugzeuge (PPR).

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Sonderlandeplatz ist nur für Flugzeuge der Firma Mehrwald & Co., Bremen/Karlshöfen, des Sportfliegervereins Karlshöfen und für Flugzeuge solcher Personen oder Gesellschaften bestimmt, die mit der Firma Mehrwald & Co. in Geschäftsbeziehungen stehen. Andere Flugzeuge dürfen den Sonderlandeplatz nur nach vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR) anfliegen.

IV. NfL I - 223/73, I - 145/74, I - 310/74, I - 225/76 und I - 282/80 werden hiermit aufgehoben.

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt (Main), den 02. Februar 1984

Inhaltsverzeichnis

I – 10/84	2. VO zur Änderung der 87. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)	10
I – 11/84	3. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	10
I – 12/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 39 a	11
I – 13/84	Flugbetriebsregelung für das Segelfluggelände Leibertingen	11
I – 14/84	Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Aachen-Merzbrück	12

Inhaltsangabe der NfL II – 9/84 vom 02. Februar 1984

II – 9/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II – 10–11/84 vom 02. Februar 1984

II – 10/84	4. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät
II – 11/84	Ungültigkeitserklärung von Ausweisen für Besatzungsmitglieder

Berichtigung:

In NfL I – 9/84 sind unter I. 3.a die Koordinaten wie folgt zu berichtigen:

53°20'03" N 09°01'44" O

I - 10/84

Zweite Verordnung zur Änderung der Siebenundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 11. Januar 1984

Frankfurt (Main), den 11.01.84
11/14-112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Siebenundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 28. August 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I - 258/81) zuletzt geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 20. August 1982 (BAnz. Nr. 180 vom 28. September 1982; NfL I - 177/82), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 werden die Angaben zu den Meldepunkten AMLUH und ULSEN durch folgende Fassung ersetzt:

„Meldepunkt AMLUH 53°25'40"N 10°19'15"O	R 119 - 29 DME - LBE R 166 - 16 DME - HAM R 299 - 50 DME - BKD"
„Meldepunkt ULSEN 52°50'49"N 10°34'58"O	R 346 - 30 DME - HLZ R 037 - 44 DME - DLE R 166 - 52 DME - HAM"

2. In § 2 Abs. 1 wird (werden) in der Tabelle der Streckenführungen in Spalte 2 bei den Einflugstrecken „3 DH" und „84 DH" jeweils die Angabe „347" durch die Angabe „346" ersetzt.

3. In § 2 Abs. 5 Nr. 2 wird die Angabe „(5.4 DME ALSTER)" durch die Angabe „(5.4 DME ALF)" ersetzt.

4. In § 2 Abs. 5 Nr. 6 wird (werden) in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angaben „500 (450)" durch die Angaben „560 (510)" ersetzt.

5. § 2 Abs. 6 wird durch folgende Fassung ersetzt:

„(6) Für Platzrundenanflüge werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
640		1380	

Anmerkung:

Platzrundenanflüge sind nur nördlich des „Flughafens durchzuführen."

6. In § 2 Abs. 7 Nr. 3 wird (werden) in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angaben „500 (450)" durch die Angaben „560 (510)" ersetzt.

7. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird bei der Abflugstrecke „DH 2" die Angabe „R 247" durch die Angabe „R 247 LUB", bei der Abflugstrecke „DH 4" die Angabe „R 167 HAM" durch die Angabe „R 166 HAM", bei der Abflugstrecke „DH 7" die Angabe „Rechtskurve, auf R 073 bis WSR (▲)" durch die Angabe „auf R 071 WSR bis WSR (▲)" und bei den Abflugstrecken „DH 81, DH 82, DH 91" jeweils die Angabe „R 200" durch die Angabe „R 200 HAM" ersetzt.

8. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird bei den Abflugstrecken „DH 23, DH 24" jeweils die Angabe „R 167 HAM" durch die Angabe „R 166 HAM" ersetzt.

9. In § 3 Abs. 2 Nr. 3 wird bei der Abflugstrecke „DH 34" die Angabe „R 167 HAM" durch die Angabe „R 166 HAM" ersetzt.

10. In § 3 Abs. 2 Nr. 4 wird bei den Abflugstrecken „DH 41, DH 43, DH 43 a, DH 44, DH 44 a, DH 48 a" jeweils die Angabe „(6 DME ALF)" durch die Angabe „(5 DME ALF)" und bei den Abflugstrecken „DH 43, DH 43 a, DH 44, DH 44 a" jeweils die Angabe „R 167 HAM" durch die Angabe „R 166 HAM" ersetzt.

11. In § 3 Abs. 2 Nr. 4 wird bei den Abflugstrecken „DH 46, DH 47, DH 48" jeweils die Angabe „R 081 LBE (4 DME ALF)" durch die Angabe „4.5 DME ALF (R 079 LBE)" und jeweils die Angabe „R 075" jeweils durch die Angabe „R 073 LBE" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I - 11/84

Dritte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 02. Januar 1984

Bonn, den 02.01.84
L 16/60.05.04/296 FS 83

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 10. März 1982 (BAnz. Nr. 61 vom 30. März 1982; NfL I - 52/82), zuletzt geändert durch die Zweite Änderung der Bekanntmachung vom 13. April 1983 (BAnz. S. 3646/1983; NfL I - 93/83), wird wie folgt geändert:

Unter den Ziffern 36.3 und 37.3 werden jeweils die hinter „... nachstehenden Zeiten:" aufgeführten Daten durch folgende ersetzt:

- „- am 30.04.1984
- am 01.06.1984
- vom 04.06.1984 bis 08.06.1984
- am 22.06.1984
- vom 13.08.1984 bis 31.08.1984
- am 10.09.1984
- am 20.09.1984
- am 02.11.1984
- vom 22.12.1984 bis 31.12.1984"

Diese Bekanntmachung tritt am 15. März 1984 in Kraft.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 12/84

**Bekanntmachung über die vorübergehende
Festlegung eines Gebietes mit
Flugbeschränkungen ED-R 39 a
vom 11. Januar 1984**

Bonn, den 11.01.84
L16/60.05.04/306 FS 83

Aufgrund des § 11 Absatz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet Bremen sowie in dem oberen Fluginformationsgebiet Hannover das Flugbeschränkungsgebiet ED-R 39 (Unterlüß) vorübergehend um das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen (ED-R 39 a) nach Süden erweitert:

1. Räumliche Ausdehnung

Der Luftraum begrenzt durch die Koordinaten

52 51 00 N 10 15 00 O
52 51 00 N 10 19 40 O
52 45 30 N 10 17 00 O
52 45 30 N 10 16 00 O
52 51 00 N 10 15 00 O

vom Grund bis 12 192 m (40 000 Fuß) über NN.

2. Zeitliche Wirksamkeit

vom 13. Februar 1984 bis 08. März 1984 jeweils dienstags bis freitags von 0700 Uhr bis 1700 Uhr MGZ.

3. Beschränkungen

Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) über Sprechfunk durch Bremen ACC/Hannover APP zulässig.

Zu widerhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen unterliegen der Strafnorm des § 62 Luftverkehrsgesetz.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 13/84

**Flugbetriebsregelung
für das Segelfluggelände Leibertingen**

Tübingen, den 15.12.83
24-14/8570-Leibertingen

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für den Flugplatzverkehr am Segelfluggelände Leibertingen folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines:

1.1 Anfliegende Luftfahrzeuge haben 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Leibertingen Info aufzunehmen.

1.2 Im Bereich des Flugplatzverkehrs ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Einflüge in die südlich des Segelfluggeländes liegende Kontrollzone des militärischen Flugplatzes Neuhausen o.E. sind nicht gestattet. Auf die vorliegende Betriebsabsprache zwischen Heeresflugplatzkommandantur und Platzhalter wird verwiesen.

1.4 Lärminweis: Überflüge der Ortschaft Leibertingen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind zu vermeiden.

1.5 Gleichzeitige Landeanflüge von motorgetriebenen Luftfahrzeugen und Segelflugzeugen – insbesondere bei Betrieb der Segelfluggeländebahn 25 – sind verboten.

2. Motorflugbetrieb:

2.1 Motorflugzeuge, Schleppzüge und Motorsegler mit laufendem Triebwerk fliegen die nördliche Platzrunde in 3 500 ft über NN (siehe Sichtenflugkarte).

2.2 Ist die gelbe Warnblinkleuchte an der Segelflug-Schleppwinde in Betrieb, dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge weder starten, landen noch rollen.

3. Segelflugbetrieb:

3.1 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen die südliche Platzrunde (siehe Sichtenflugkarte).

3.2 Bei gleichzeitigem Flugbetrieb mit Motorflugzeugen, Motorseglern und Flugzeugschleppbetrieb ist Segelflugbetrieb innerhalb der Motorflugplatzrunde unterhalb 3 700 ft NN nicht gestattet.

3.3 Flugzeugschlepp:

3.3.1 Der Seilabwurf im Flugzeugschleppbetrieb ist nur an der von der Flugleitung bestimmten Stelle durchzuführen.

3.3.2 Landungen von Schleppflugzeugen mit angehängtem Schleppseil sind verboten.

3.4 Windenstart:

3.4.1 Vor Aufnahme des Startwindenbetriebs ist der Flugleitung der verantwortliche Startleiter zu benennen. Er hat zur Flugleitung Verbindung zu halten und ist an deren Weisungen gebunden.

3.4.2 Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn am Segelflugstartplatz die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist und sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug befindet und wenn der Windenschleppbereich am Boden und in der Luft frei ist.

4. Sonstiger Verkehr auf den Betriebsflächen:

4.1 Während des Flugbetriebs dürfen die Flugbetriebsflächen nur von den Betriebsfahrzeugen des Platzhalters befahren werden. Sonstige Fahrzeuge aller Art und Fußgänger dürfen die Flugbetriebsflächen nur mit persönlich eingeholter Erlaubnis der Flugleitung benutzen.

5. Hinweise:

5.1 Die Regelung des Flugplatzverkehrs läßt die bestehenden Verkehrsbeschränkungen aufgrund der Flugplatzgenehmigung und der sonstigen Erlaubnisse für das Segelfluggelände unberührt.

Hiernach ist Motorflugbetrieb nur in folgendem Umfang erlaubt:

- Betrieb von selbststartenden Motorseglern und Flugzeugen, die bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen eingesetzt werden, im Rahmen der vorliegenden Erlaubnis,
- sonstige Motorflugzeuge nur nach vorheriger Außenlandeerlaubnis gemäß § 25 Abs. 1 LuftVG.

5.2 Soweit vorstehend nichts anderes bestimmt, ist der Segelflugbetrieb nach der Segelflug-Betriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

6. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten:

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet werden oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

7. Schlußbestimmungen:

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag

Putzhammer

Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Aachen-Merzbrück

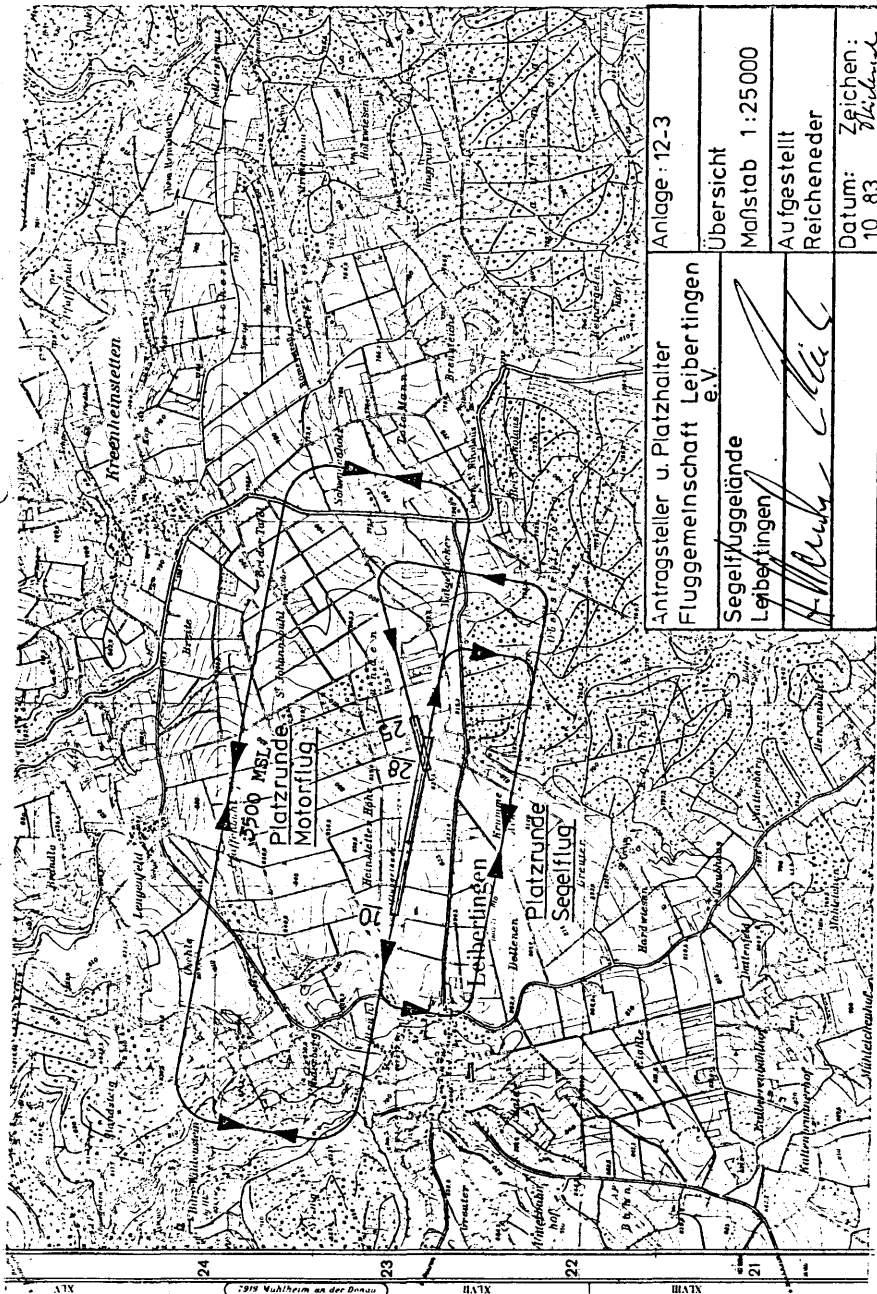
Düsseldorf, den 17.01.84
53.82-22-12

In NfL I - 218/83 erhält der Punkt I. Motorflugbetrieb, Nr. 4 folgende Fassung:

„Flüge, die nicht über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen, sind an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen vor 1000 Uhr MGZ, Kunstflüge vor 1100 Uhr MGZ verboten.“

Regierungspräsidium Düsseldorf
Im Auftrag

Seikel



NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt (Main), den 02. Februar 1984

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I – 15/84	74. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	13
I – 16/84	Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen	15

I – 15/84

Vierundsiebzigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen

vom 09. Januar 1984

Bonn, den 09.01.84
L16/60.05.02/302 FS 83 I

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1969 (BAnz. Nr. 230 vom 11. Dezember 1969; NfL I – 283/69 vom 11. Dezember 1969), zuletzt geändert durch die Dreiundsiebzigste Änderungsbekanntmachung vom 07. September 1983 (BAnz. S. 10203/83; NfL I – 176/83) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I Nr. 1 wird (werden)

1.1 Bei der Kontrollzone „Ahlhorn“ unter „Seitliche Begrenzung“

a) die Angaben zu Buchstabe „b)“ durch folgende Fassung ersetzt:
„b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 179°/359° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm in rechtweisender Richtung 269° und 6 sm in rechtweisender Richtung 089° zu dieser Linie.“

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.2 bei der Kontrollzone „Bremgarten“

a) Die Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes „475415 N 073707 O“ durch die Koordinaten „475407 N 073716 O“ ersetzt;

b) unter „Seitliche Begrenzung“ Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.3 bei der Kontrollzone „Büchel“ unter „Seitliche Begrenzung“ Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.4 nach der Kontrollzone „Düsseldorf“ folgende Kontrollzone eingefügt:

„Egelsbach (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Egelsbach 495735 N 083900 O)

Seitliche Begrenzung:

495915 N 083550 O – 500055 N 084245 O –
495535 N 084255 O – 495535 N 083555 O –
495915 N 083550 O.

Obere Begrenzung:

457 m (1500 Fuß) über NN.“

1.5 bei der Kontrollzone „Eggebek“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

542555 N 091925 O – 542630 N 091330 O –
543330 N 091625 O – 543450 N 091530 O –
544455 N 091745 O – 544345 N 092915 O –
543430 N 093645 O – 542555 N 091925 O.“

1.6 bei der Kontrollzone „Erding“ unter „Seitliche Begrenzung“

a) nach Buchstabe „b)“ die Angabe „10 sm“ durch „7 sm“ und die Angabe „7 sm“ durch „6 sm“ ersetzt;

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.7 bei der Kontrollzone „Frankfurt(Main)“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

500740 N 082605 O – 500615 N 083835 O –
500720 N 084300 O – 500140 N 084600 O –
495915 N 083550 O – 495500 N 083555 O –
495455 N 082700 O – 495730 N 082700 O –
495750 N 082145 O – 500050 N 082055 O –
500740 N 082605 O.“

1.8 bei der Kontrollzone „Fürstenfeldbruck“ unter „Seitliche Begrenzung“ die Angaben zu dem Buchstaben „b)“ und „c)“ durch folgende Fassung ersetzt:

„b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 003°/183° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm in rechtweisender Richtung 273° und 7 sm in rechtweisender Richtung 093° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm südlich um den Flugplatzbezugspunkt.“

1.9 bei der Kontrollzone „Hahn“

a) die Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes „495653 N 071553 O“ durch die Koordinaten „495658 N 071554 O“ ersetzt;

b) unter „Seitliche Begrenzung“ nach Buchstabe „b)“ die Angabe „7 sm“ durch die Angabe „6 sm“ ersetzt;

1.10 bei der Kontrollzone „Hohn“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

542025 N 092115 O – 542245 N 094230 O –
541650 N 094315 O – 541440 N 092305 O –
542025 N 092115 O.“

1.11 bei der Kontrollzone „Hopsten“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

522640 N 072850 O – 522605 N 073820 O –
521410 N 073620 O – 521420 N 072645 O –
522640 N 072850 O.“

1.12 bei der Kontrollzone „Husum“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

542330 N 090620 O – 542642 N 085805 O –
544455 N 091745 O – 543450 N 091530 O –
543330 N 091625 O – 542630 N 091330 O –
542650 N 091020 O – 542330 N 090620 O.“

1.13 bei der Kontrollzone „Ingolstadt“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

484710 N 112050 O – 484920 N 114445 O –
484335 N 114800 O – 483745 N 112400 O –
484710 N 112050 O.“

1.14 bei der Kontrollzone „Jever“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

533448 N 072920 O – 533653 N 074633 O –
533250 N 081045 O – 532705 N 080845 O –
532842 N 073133 O – 533448 N 072920 O.“

1.15 bei der Kontrollzone „Lahr“

a) die Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes „482209 N 074941 O“ durch die Koordinaten „482212 N 074944 O“ ersetzt;

b) unter „Seitliche Begrenzung“ Buchstabe „c)“ durch folgende Fassung ersetzt:

„c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm nordwestlich um den Flugplatzbezugspunkt.“

1.16 bei der Kontrollzone „Landsberg“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

480355 N 104040 O – 480900 N 110150 O –
480320 N 110412 O – 475915 N 104600 O –
480355 N 104040 O.“

1.17 bei der Kontrollzone „Lechfeld“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

481756 N 105212 O – 481508 N 110006 O –
481305 N 105835 O – 480820 N 105835 O –
480355 N 104040 O – 481756 N 105212 O.“

1.18 bei der Kontrollzone „Leck“ unter „Seitliche Begrenzung“ a) die Angaben zu Buchstabe „b)“ durch folgende Fassung ersetzt:

„b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 024°/204° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie.“

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.19 bei der Kontrollzone „Leipheim“ unter „Seitliche Begrenzung“

a) nach Buchstabe „b)“ die Angabe „7 sm“ durch die Angabe „6 sm“ ersetzt;

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.20 bei der Kontrollzone „Memmingen“ unter „Seitliche Begrenzung“

a) nach Buchstabe „b)“ die Angabe „8 sm“ durch „7 sm“ und die Angabe „7 sm“ durch „6 sm“ ersetzt;

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.21 bei der Kontrollzone „Neuburg“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

484540 N 110345 O – 484710 N 112050 O –
483745 N 112400 O – 483945 N 110350 O –
484540 N 110345 O.“

1.22 bei der Kontrollzone „Nordholz“ unter „Seitliche Begrenzung“

a) nach Buchstabe „b)“ die Angabe „7 sm“ durch die Angabe „6 sm“ ersetzt;

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.23 bei der Kontrollzone „Nörvenich“ unter „Seitliche Begrenzung“

a) nach Buchstabe „b)“ die Angabe „10 sm“ durch die Angabe „6 sm“ ersetzt;

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.24 bei der Kontrollzone „Oldenburg“ unter „Seitliche Begrenzung“

a) nach Buchstabe „b)“ die Angabe „7 sm“ durch die Angabe „6 sm“ ersetzt;

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.25 bei der Kontrollzone „Pferdsfeld“ unter „Seitliche Begrenzung“

a) die Angaben zu Buchstabe „b)“ durch folgende Fassung ersetzt:

„b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 176°/356° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm in rechtweisender Richtung 266° und 6 sm in rechtweisender Richtung 086° zu dieser Linie.“

b) Buchstabe „c)“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;

1.26 bei der Kontrollzone „Ramstein“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

492920 N 072450 O – 493310 N 074500 O –
492450 N 074500 O – 492340 N 074110 O –
492330 N 072525 O – 492920 N 072450 O.“

1.27 bei der Kontrollzone „Rheine-Bentlage“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

522030 N 072240 O – 522050 N 072750 O –
521420 N 072645 O – 521430 N 072345 O –

in Uhrzeigerichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 522030 N 072240 O.“

1.28 bei der Kontrollzone „Schleswig“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

542555 N 091925 O – 543430 N 093645 O –
542810 N 094145 O – 542245 N 094230 O –
542025 N 092115 O – 542555 N 091925 O.“

1.29 bei der Kontrollzone „Sembach“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

493310 N 074500 O – 493545 N 075830 O –
493025 N 080240 O – 492450 N 074500 O –
493310 N 074500 O.“

1.30 bei der Kontrollzone Söllingen

a) die Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes „484647 N

080445 O“ durch die Koordinaten „484649 N 080454 O“ ersetzt;

b) die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

485605 N 081120 O – 485310 N 081730 O –
483925 N 080220 O – 484210 N 075635 O –
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
485605 N 081120 O.“

1.31 bei der Kontrollzone „Spangdahlem“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

500335 N 064310 O – 500530 N 064615 O –
500130 N 065250 O – 495920 N 064935 O –
495410 N 064525 O – 495204 N 063615 O –
495155 N 063150 O – 495455 N 063150 O –
500035 N 064310 O – 500335 N 064310 O.“

1.32 die Beschreibung der Kontrollzone „Wildenrath“ durch folgende Fassung ersetzt:

„Wildenrath (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Wildenrath 510654 N 061259 O), soweit auf deutschem Hoheitsgebiet liegend

Seitliche Begrenzung:

511702 N 060742 O –

in Uhrzeigerichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Punkt 511201 N 060759 O – 511540 N 061355 O – 511645 N 062245 O – 511040 N 062425 O – 511055 N 062820 O – 510455 N 062925 O – 510310 N 060220 O – 510546 N 060201 O – an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 511702 N 060742 O.

Obere Begrenzung:

853 m (2800 Fuß) über NN.“

2. In Abschnitt I, Nr. 2.1 wird nach den Angaben zu Buchstabe „o)“ eingefügt:

„p) Kontrollzone Egelsbach

gilt täglich in der Zeit von 0800 Uhr MEZ bis Sonnenuntergang, jedoch nicht nach 2100 Uhr MEZ.“

Diese Bekanntmachung tritt am 15. März 1984 in Kraft.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 16/84

Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen

Bonn, den 09.01.84
L 16/60.05.02/302 FS 83 II

Aufgrund des § 28 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl.

I S. 2117) 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	Lechfeld
Bitburg	Leck
Bremgarten	Leipheim
Büchel	Memmingen
Erding	Neuburg
Fürstenfeldbruck	Nordholz
Hahn	Nörvenich
Hopsten	Oldenburg
Ingolstadt	Pferdsfeld
Jever	Söllingen
Kiel-Holtenau	Spangdahlem
Lahr	Wiesbaden
Landsberg	Zweibrücken

2. Senkrechter Abstand von Wolken: 150 m (500 Fuß)
Hauptwolkenuntergrenze: 450 m (1500 Fuß)
in den Kontrollzonen Eggebek, Hohn, Husum und Schleswig.

3. Flugsicht und Bodensicht: 5 km
Senkrechter Abstand von Wolken: 90 m (300 Fuß)
Hauptwolkenuntergrenze: 300 m (1000 Fuß)
in den Kontrollzonen

Ansbach	Grafenwöhr
Bückeberg	Hanau
Celle	Heidelberg
Coleman	Itzehoe
Faßberg	Kitzingen
Finthen	Laupheim
Friedrichshafen	Mendig
Fritzlar	Neuhausen
Fulda	Niederstetten
Giebelstadt	Rheine-Bentlage
	Schwäbisch-Hall

4. Flugsicht und Bodensicht: 5 km
Hauptwolkenuntergrenze: 450 m (1500 Fuß)
Abstand von Wolken: Wolken dürfen nicht berührt werden

in der Kontrollzone Oberpfaffenhofen.

5. Flugsicht und Bodensicht: 5 km
Senkrechter Abstand von Wolken: 150 m (500 Fuß)
Hauptwolkenuntergrenze: 450 m (1500 Fuß)
in den Kontrollzonen Ramstein und Sembach.

6. Flugsicht und Bodensicht: 3 km
Hauptwolkenuntergrenze: 300 m (1000 Fuß)
Abstand von Wolken: Wolken dürfen nicht berührt werden

in der Kontrollzone Egelsbach.

Diese Bekanntmachung tritt am 15. März 1984 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 14. Mai 1982 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 99/82) außer Kraft.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt (Main), den 02. Februar 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 17/84	Inbetriebnahme der Startbahn 18 am Flughafen Frankfurt (Main) 18
I – 18/84	Aufhebung der Flugbetriebsregelung auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach . . 18
I – 19/84	Einrichtung einer Flugplatzkontrollstelle am Verkehrslandeplatz Egelsbach . 18
I – 20/84	92. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Egelsbach) 18
I – 21/84	2. VO zur Änderung der 15. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt (Main)) 19
I – 22/84	Inbetriebnahme der VOR/DME-Anlage Ried 19
I – 23/84	13. VO zur Änderung der 64. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt (Main)) 20
I – 24/84	5. VO zur Änderung der 85. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) 24
I – 25/84	3. VO zur Änderung der 88. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren) 24
I – 26/84	1. VO zur Änderung der 74. DVO zur LuftVO (Festlegung des Luftraums und der Flugverfahren für die Durchführung kontrollierter Sichtflüge im Nahverkehrsbereich Frankfurt) 25
I – 27/84	88. VO zur Änderung der 1. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen) 25

I – 17/84

Inbetriebnahme der Startbahn 18 am Flughafen Frankfurt (Main)

Wiesbaden, den 16.01.84
III a 3 – 66 m 28 01

Nach Abschluß der Baumaßnahmen werden die Startbahn 18 sowie die dazugehörigen Rollbahnen und Befeuerungsanlagen für die Inbetriebnahme zugelassen.

Diese Zulassung tritt am 12.04.1984 in Kraft.

Äußere Merkmale der Startbahn 18

Bezeichnung: 18
Rechtweisende Richtung: 179° 38'
Länge/Breite: 4.000 m/45 m
TORA: 3.970 m
TODA: 4.030 m
ASDA: 3.970 m
THR ELEV: 326 ft
Freifläche: 60 m
Streifen: 4.065 m x 300 m
Tragfähigkeit PCN: 105/R/A/W/T
Oberflächenbeschaffenheit: CONC

Ergänzende Informationen sind dem Luftfahrthandbuch I, AGA-2-5 zu entnehmen.

Der Hessische Minister für
Wirtschaft und Technik

Im Auftrag

Dr. Ludwig

I – 18/84

Aufhebung der Flugbetriebsregelung auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach

Wiesbaden, den 16.01.84
III a 4 – 66 m 64

Mit Aufnahme der Flugverkehrskontrolle auf dem Verkehrslandeplatz Egelsbach am 15.03.1984 wird die in den NfL I – 19/75 und NfL I – 12/76 veröffentlichte Flugbetriebsregelung aufgehoben.

Der Hessische Minister für
Wirtschaft und Technik

Im Auftrag

Berger

I – 19/84

Einrichtung einer Flugplatzkontrollstelle am Verkehrslandeplatz Egelsbach

Frankfurt (Main), den 17.01.84
I 1 – 322 5

Anläßlich der Inbetriebnahme der Startbahn 18 am Flughafen Frankfurt (Main) wird aus Sicherheitsgründen mit Wirkung vom 15. März 1984 am Verkehrslandeplatz Egelsbach Flugplatzkontrolldienst durchgeführt:

Station/zuständige Stelle	Dienst/Anlage	Rufzeichen	EM	Frequenz MHz	Betriebszeit
Egelsbach/BFS	TWR	Egelsbach Tower/Turm	A3	118,775	täglich, 0700 Uhr (0600 Uhr MGZ während der gesetzl. Sommerzeit) bis SS, jedoch nicht nach 2000 Uhr (1900 Uhr MGZ während der gesetzl. Sommerzeit)

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Philipp

I – 20/84

Zweiundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Egelsbach)

vom 19. Dezember 1983

Frankfurt (Main), den 19.12.83
I 1 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

§ 1

Bei An- und Abflügen nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Egelsbach sind die in § 2 und § 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Abweichungen von diesen Flugverfahren sind für besondere Flüge (z. B. der Polizei) möglich und richten sich nach den Anweisungen der Flugplatzkontrollstelle Egelsbach.

§ 2

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Verkehrslandeplatz Egelsbach sind auf den nachstehend beschriebenen Einflugstrecken durchzuführen; Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲) zu übermitteln:

1. Von der Autobahnabfahrt Darmstadt (DELTA-▲) rechts entlang der BAB Darmstadt-Frankfurt in Richtung Landeplatz; Flughöhe: 1100 Fuß über NN.

2. Von der Autobahnabfahrt Rödermark/Ober-Roden (ECHO-▲) in Richtung Landeplatz auf Kurs über Grund 265°, 275° oder 285° (mw); maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Egelsbach ist spätestens 5 Minuten vor den Pflichtmeldepunkten aufzunehmen.

(3) Platzrunden sind in einer Flughöhe von 1100 Fuß über NN zu fliegen.

Hinweis: Platzrundenflüge dürfen die BAB Frankfurt-Darmstadt nicht nach Westen überqueren; Abweichungen sind nur in Ausnahmefällen mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle Egelsbach gestattet.

§ 3

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Verkehrslandeplatz Egelsbach sind auf den nachstehend beschriebenen Abflugstrecken durchzuführen:

1. In südlicher Richtung, rechts entlang der BAB Frankfurt-Darmstadt; Flughöhe: 1100 Fuß über NN.
2. In südöstlicher Richtung auf Kurs über Grund 140° (mw); maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.
3. In nordöstlicher Richtung auf Kurs über Grund 055° (mw); maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.
4. Bei Abflügen von der Startbahn 09 ist geradeaus bis zur BAB A 661 zu fliegen.

Hinweis: Bei An- und Abflügen nach den in § 2 und § 3 beschriebenen Flugverfahren sind Überflüge der lärmempfindlichen Orte Bayerseich, Egelsbach, Erzhausen und Langen zu vermeiden.

Anmerkung: Die beschriebenen Flugverfahren werden im Luftfahrthandbuch, Band III, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt mit Inbetriebnahme der Flugplatzkontrollstelle Egelsbach am 15. März 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Philipp

I – 21/84

Zweite Verordnung zur Änderung der Fünfzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt (Main))

vom 19. Dezember 1983

Frankfurt (Main), den 19.12.83
I 1 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Fünfzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt (Main)) vom 16. Juni 1970 (BAnz. Nr. 122 vom 9. Juli 1970; NfL I – 189/70), geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 12. November 1979 (BAnz. Nr. 233 vom 13. Dezember 1979; NfL I – 392/79), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 1 erhält Nr. 2 folgende neue Fassung:

„2. Von der Autobahnabfahrt Darmstadt (DELTA-▲) rechts entlang der BAB Darmstadt-Frankfurt über die Autobahnabfahrt Langen (LIMA-Δ) zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife; Flughöhe 1500 Fuß über NN. Die Warteschleife liegt südlich des Flughafens, nördlich der Ortschaft Walldorf, westlich der BAB Darmstadt-Frankfurt;

Ausrichtung: 075°/255°,
Kurvenführung: links
Flughöhe: 1500 Fuß über NN.“

2. In § 3 Absatz 1 erhält Nr. 2 folgende neue Fassung:

„2. Nach dem Start in südlicher Richtung rechts entlang der BAB Frankfurt-Darmstadt über die Autobahnabfahrt Langen (LIMA-Δ); Flughöhe: 1500 Fuß über NN.“

3. Nach § 3 wird folgender Hinweis eingefügt:

„**Hinweis:** Sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anderweitig angewiesen, gilt für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt (Main) nach den in § 2 Abs. 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 1 Nr. 2 festgelegten Flugverfahren die Flugverkehrsfreigabe zum Durchflug durch die Kontrollzone Egelsbach als erteilt.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 15. März 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Philipp

I – 22/84

Inbetriebnahme der VOR/DME-Anlage Ried

Frankfurt (Main), den 16.12.83
BFS/Z – I 2 – 5142

1. Mit Wirkung vom 12.04.1984 wird die VOR/DME-Anlage Ried in Betrieb genommen.

Zum gleichen Zeitpunkt wird die VOR-Anlage Nierstein (Kennung NST; 110,4 MHz) außer Betrieb genommen.

2. Die neue Anlage Ried hat folgende Betriebsdaten:

Bezeichnung:	VOR/DME Ried
Standort:	494813 N 083316 O
Kennung:	RID (Romeo-India-Delta)
Frequenz/Kanal:	112.20 MHz/ 59x
Betriebsart:	20k 9A9WWF/650k M 1 WWT
Betriebsüberdeckung:	in den Sektoren West und Nord (225° bis 045°) 40 NM/FL 250 in den Sektoren Ost und Süd (45° bis 225°) 60 NM/FL 250
Betriebszeit:	H 24

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Philipp

**Dreizehnte Verordnung zur Änderung der
Vierundsechzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und
Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom
Flughafen Frankfurt (Main))**

vom 19. Dezember 1983

Frankfurt (Main), den 19.12.83
11/14 — 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 62) wird verordnet:

Artikel 1

Die Vierundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 22. Juli 1977 (BAnz. Nr. 147 vom 10. August 1977; NfL — 284/77), zuletzt geändert durch die Zwölfte Änderungsverordnung hierzu vom 14. Dezember 1982 (BAnz. Nr. 240 vom 24. Dezember 1982; NfL I — 1/83, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt „ROSBA“ mit allen Angaben gestrichen und durch folgende Angaben ersetzt:
„Meldepunkt FOXTO R 324-41 DME BAM
51 51 40 N R 285-42 DME DOM
06 29 50 O“
2. In § 2 Abs. 2 wird (werden) in der Tabelle der Einflugstrecken
 - a) die Einflugstrecke „3 DF“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;
 - b) bei der Einflugstrecke „6 DF“ in Spalte 5 die Angabe „Nierstein VOR“ durch die Angabe „Ried VOR/DME“ ersetzt;
 - c) bei den Einflugstrecken „6 DF, 7 DF“ und „8 DF“ jeweils in Spalte 1 die Angabe „Nierstein VOR“ durch die Angabe „Ried VOR/DME“, in Spalte 2 jeweils die Angabe „253“ durch die Angabe „251“ sowie in Spalte 3 die Angabe „24“ durch die Angabe „20“ ersetzt.
3. In § 2 Abs. Nr. 2 wird die Angabe „Nierstein VOR“ durch die Angabe „Ried VOR/DME“ ersetzt.
4. In § 2 Abs. 3 wird in der Tabelle der Warteverfahren
 - a) in Spalte 1 die Angabe „Nierstein VOR“ durch die Angabe „Ried VOR/DME“ ersetzt;
 - b) in Spalte 2 die Angabe „253“ durch die Angabe „251“ ersetzt.
5. In § 2 Abs. 4 wird die Angabe „3400“ durch die Angabe „3500“ ersetzt.
6. In § 2 Abs. 5 Nr. 1 wird das Fehlanflugverfahren durch folgende Fassung ersetzt:
„Fehlanflugverfahren: Geradeaus-Steigflug über LO FW (8 DME FFM) bis zum Erreichen von 4000, Linkskurve, Flug bis CHA VOR fortsetzen.“
7. In § 2 Abs. 5 Nr. 5 wird unter „Fehlanflugverfahren“ die Angabe „NST VOR“ durch die Angabe „RID VOR/DME“ ersetzt.
8. § 2 Abs. 5 Nr. 6 wird durch folgende Fassung ersetzt:

„6. ILS-Anflug zur Landebahn 07 L, ausgehend von Ried VOR/DME (RID). Abflug von RID (IAF) auf R 300; ILS-Landekurs

(071°) in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 15,5 DME FFM (R 312 RID) beginnen (FAF); 12 DME FFM (R 325 RID) nicht unter 2890 und OM (8,1 DME FFM) nicht unter 1650 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 L
Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 5.“

9. In § 2 Abs. 5 Nr. 7 wird die Tabelle der Hindernisfreihöhen durch folgende Fassung ersetzt:

„Hindernisfreihöhen:

	Luftfahrzeug-Kategorie			
	A	B	C	D
Betriebsstufe I	555 (227)	567 (239)	575 (247)	586 (258)
Betriebsstufe II	370 (42)	387 (59)	399 (71)	413 (85)
Anflug ohne Gleitwegführung:	680 (350)			

10. § 2 Abs. 5 Nr. 8 wird durch folgende Fassung ersetzt:

„8. ILS-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Ried VOR/DME (RID). Abflug von RID (IAF) auf R 300; ILS-Landekurs (071°) in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 15,5 DME FFM (R 312 RID) beginnen (FAF); 12 DME FFM (R 325 RID) nicht unter 2840 und OM (8,1 DME FFM) nicht unter 1610 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 R
Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 7
Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 5.“

11. In § 2 Abs. 5 Nr. 9 wird hinter „Fehlanflugpunkt“ die Angabe „LF“ durch die Angabe „1,5 DME westlich FFM“ ersetzt.

12. In § 2 Abs. 5 werden Nr. 14, Nr. 16, Nr. 22 und Nr. 24 durch folgende Fassungen ersetzt:

„14. VOR/DME Anflug zur Landebahn 07 L, ausgehend von Ried VOR/DME (RID). Abflug von RID (IAF) auf R 300; R 253 FFM (073°) in Richtung FFM DVORTAC in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 15,5 DME FFM (R 312 RID) beginnen (FAF); 12 DME FFM (R 325 RID) nicht unter 2890 und 8 DME FFM (R 343 RID) nicht unter 1630 überfliegen.

Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 13
Fehlanflugpunkt: wie unter Nr. 13
Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 5.“

„16. VOR/DME Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Ried VOR/DME (RID). Abflug von RID (IAF) auf R 300; R 251 FFM (071°) in Richtung FFM DVORTAC in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 15,5 DME FFM (R 312 RID) beginnen (FAF); 12 DME FFM (R 325 RID) nicht unter 2840 und 8 DME FFM (R 343 RID) nicht unter 1570 überfliegen.

Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 15
Fehlanflugpunkt: wie unter Nr. 15
Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 5.“

„22. NDB-DME Anflug zur Landebahn 07 L, ausgehend von Ried VOR/DME (RID). Abflug von RID (IAF) auf R 300; Endanflugkurs 071° in Richtung FW NDB in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 15,5 DME FFM (R 312 RID) beginnen (FAF); 12 DME FFM (R 325 RID) nicht unter 2890 und FW nicht unter 1630 überfliegen. Nach Überfliegen von FW Endanflug mit Kurs 071° fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:	wie unter Nr. 21		
Fehlanflugpunkt:	wie unter Nr. 21		
Fehlanflugverfahren:	wie unter Nr. 5."		
	„24. NDB-DME Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Ried VOR/DME (RID). Abflug von RID (IAF) auf R 300; Endanflugkurs 071° in Richtung FW NDB in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 15.5 DME FFM (R 312 RID) beginnen (FAF); 12 DME FFM (R 325 RID) nicht unter 2840 und FW nicht unter 1590 überfliegen. Nach Überfliegen von FW Endanflug mit Kurs 075° fortsetzen.	DF 5, DF 15:	Geradeaus bis 5.5 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 280° (bei Startbahn 25 L: Steuerkurs 290°) aufnehmen; auf R 261 FFM bis zum Durchfliegen von 3500; Rechtskurve, Weiterflug bis TAU (▲), jedoch nicht vor Erreichen des R 261 FFM; auf R 049 TAU bis GIN (▲); Rechtskurve, über R 10 bis MBA (▲). Dabei soll MBA in östlicher Richtung nicht überflogen werden. Anfangsflughöhe: 5000.
Hindernisfreihöhen:	wie unter Nr. 23		
Fehlanflugpunkt:	4,5 DME FFM		
Fehlanflugverfahren:	wie unter Nr. 5."	DF 6, DF 16:	Geradeaus bis 4,5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve, in Richtung RID bis 10 DME RID; Linkskurve, über KNG (▲), B 1 bis DKB (▲). Anfangsflughöhe: 5000.
13. In § 2 Abs. 6 wird die Angabe „1350“ durch die Angabe „1270“ ersetzt.		DF 6A, DF 16A:	Geradeaus bis 4,5 DME FFM, unmittelbar Linkskurve in Richtung RID bis 10 DME RID, Linkskurve, Flug bis KNG (▲) fortsetzen. Anfangsflughöhe: 5000. Anmerkung: Nur für Flüge, die im Nahverkehrsbereich Nürnberg enden.
14. In § 3 Abs. 2 werden Nr. 1 und Nr. 2 durch folgende Fassung ersetzt:		DF 7, DF 17:	Geradeaus bis 4,5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve in Richtung RID bis 10 DME RID, Linkskurve, über KNG (▲), B 1, DKB (▲), R 11 bis BAY (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Anmerkung: Nur für Flüge über BAY und OKG.
„1. Bei Benutzung der Startbahnen 25 R und 25 L. Die Abflugstrecken DF 11 bis DF 19 gelten für Strahlflugzeuge mit vier Triebwerken. Die Abflugstrecken DF 1 bis DF 9 gelten für alle anderen Luftfahrzeuge.		DF 8, DF 18:	Geradeaus bis 4,5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve auf R 356 RID bis RID (▲); auf R 168 RID bis NKR (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreife-flughöhe: von 25 DME FFM bis NKR: 4000.
DF 1, DF 11:	Geradeaus bis 5,5 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 280° (bei Startbahn 25 L: Steuerkurs 290°) aufnehmen; auf R 261 FFM bis zum Durchfliegen von 3500; Rechtskurve, Weiterflug bis TAU (▲); jedoch nicht vor Erreichen von R 261 FFM; auf R 328 TAU bis COL (▲); auf R 337 COL bis BAM (▲); Anfangsflughöhe: 5000, Mindestreife-flughöhe von COL bis BAM 3000.	DF 9, DF 19:	Geradeaus bis 4,5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve auf Steuerkurs 200° bis R 224 FFM; auf R 224 FFM bis 18 DME FFM. Rechtskurve, auf GIS bis RUWER (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Anmerkung: Zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ (zwischen 2000 und 0500 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) ist die Abflugstrecke DF 89 zu benutzen.
DF 2, DF 12:	Geradeaus bis 5,5 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 280° (bei Startbahn 25 L: Steuerkurs 290°) aufnehmen; auf R 261 FFM bis zum Durchfliegen von 3500; Rechtskurve, Weiterflug bis TAU (▲), jedoch nicht vor Erreichen von R 261 FFM; auf R 332 TAU bis BAM (▲); Linkskurve, auf R 324 BAM über FOXTO (▲) bis TGE; auf Kurs 324° R 113 SPY in Richtung SPY erfliegen. Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreife-flughöhen: von TAU bis BAM: 4500, von BAM bis FOXTO: 3500. Anmerkung: Nur für Flüge zwischen 0600 und 2100 Uhr MGZ (zwischen 0500 und 2000 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit), für die als Reife-flughöhe FL 250 oder darüber beantragt wurde.	DF 82:	Geradeaus bis 4,5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve auf Steuerkurs 175° bis R 224 FFM; auf R 224 FFM bis 14 DME FFM; Rechtskurve, auf R 304 RID bis RUD (▲); Rechtskurve, Kurs 004° bis zum Erfliegen des R 332 TAU; auf R 332 TAU bis BAM (▲); Linkskurve, auf R 324 BAM über FOXTO (▲) bis TGE; auf Kurs 324° R 113 SPY in Richtung SPY erfliegen. Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreife-flughöhen: von 14 DME FFM bis RUD: 3500; von RUD bis BAM: 4500; von BAM bis FOXTO: 3500. Anmerkung: Für Flüge zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ (zwischen 2000 und 0500 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) anstelle DF 2/DF 12.
DF 3, DF 13:	Geradeaus bis 5,5 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 280° (bei Startbahn 25 L: Steuerkurs 290°) aufnehmen; auf R 261 FFM bis zum Durchfliegen von 3500; Rechtskurve, Weiterflug bis TAU (▲), jedoch nicht vor Erreichen von R 261 FFM; auf R 352 TAU bis 22 DME TAU; Rechtskurve, auf R 205 ARP bis ARP (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreife-flughöhen: von TAU bis 22 DME TAU: 5000; von 22 DME TAU bis ARP: 5500.	DF 89:	Geradeaus bis 4,5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve, auf Steuerkurs 175° bis R 224 FFM; auf R 224 FFM bis 18 DME FFM; Rechtskurve, über GIS bis RUWER (▲); Anfangsflughöhe: 5000. Anmerkung: Für alle Flüge zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ (zwischen 2000 und 0500 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) anstelle DF 9/DF 19."
DF 4, DF 14:	Geradeaus bis 5,5 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 280° (bei Startbahn 25 L: Steuerkurs 290°) aufnehmen; auf R 261 FFM bis zum Durchfliegen von 3500; Rechtskurve, Weiterflug bis TAU (▲), jedoch nicht vor Erreichen von R 261 FFM; auf R 027 TAU bis		

„2. Bei Benutzung der Startbahnen 07 R und 07 L. Die Abflugstrecken DF 21 bis DF 29 dürfen zwischen 0600 und 2100 Uhr MGZ (zwischen 0500 und 2000 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) von allen Luftfahrzeugen, ausgenommen Strahlflugzeuge mit vier Triebwerken, benutzt werden. Zu anderen Zeiten sowie für Strahlflugzeuge mit vier Triebwerken sind die Abflugstrecken DF 31 bis DF 39 zu benutzen.

- DF 21: Geradeaus bis 1,5 DME westlich FFM; Linkskurve, auf R 360 FFM bis 15 DME FFM; Linkskurve, auf R 291 MTR bis DAMOR (▲); Rechtskurve, auf R 146 COL bis COL (▲); auf R 337 COL bis BAM (▲); Anfangsflughöhe: 5000. Höhenbeschränkung: 3 DME nördlich FFM ist in 2000 oder darüber zu überfliegen. Mindestreiseflughöhen: von R 030 TAU bis COL: 4500, von COL bis BAM: 3000. Anmerkung: Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist Abflugstrecke DF 31 zu beantragen.
- DF 22: Geradeaus bis 1,5 DME westlich FFM; Linkskurve, auf R 360 FFM bis 15 DME FFM; Linkskurve, auf R 291 MTR bis DAMOR (▲); Rechtskurve, auf R 332 TAU bis BAM (▲); Linkskurve, auf R 324 BAM über FOXTO (▲) bis TGE; auf Kurs 324° R 113 SPY in Richtung SPY erfliegen. Anfangsflughöhe: 5000. Höhenbeschränkung: 3 DME nördlich FFM ist in 2000 oder darüber zu überfliegen. Mindestreiseflughöhen: von R 030 TAU bis BAM: 4500, von BAM bis FOXTO: 3500. Anmerkung: 1. Nur für Flüge, die als Reiseflughöhe FL 250 oder darüber beantragt haben. 2. Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist Abflugstrecke DF 32 zu beantragen.
- DF 23: Geradeaus bis 1,5 DME westlich FFM, Linkskurve, auf R 360 FFM bis 35 DME FFM; Linkskurve auf R 156 ARP bis ARP (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Höhenbeschränkung: 3 DME nördlich FFM ist in 2000 oder darüber zu überfliegen. Mindestreiseflughöhen: von 25 DME FFM bis 35 DME FFM: 4500, von 35 DME FFM bis ARP: 5500. Anmerkung: Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist Abflugstrecke DF 33 zu beantragen.
- DF 24: Geradeaus bis 1,5 DME westlich FFM, Linkskurve auf R 360 FFM bis 35 DME FFM; Rechtskurve, auf R 202 WRB bis WRB (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Höhenbeschränkung: 3 DME nördlich FFM ist in 2000 oder darüber zu überfliegen. Mindestreiseflughöhen: von 25 DME FFM bis 35 DME FFM: 4500, von 35 DME FFM bis WRB: 5000. Anmerkung: Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist Abflugstrecke DF 34 zu beantragen.
- DF 25: Geradeaus bis FR (2 DME östlich FFM); unmittelbar Linkskurve, auf R 206 MTR bis MTR (▲); Linkskurve, auf R 359 MTR bis GIN (▲); Rechtskurve, über R 10 bis MBA (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreiseflughöhe: von 25 DME FFM bis GIN: 4500. Anmerkung: Dabei soll MBA in östlicher Richtung nicht überflogen werden.
- DF 26: Über FR bis 3 DME FFM; Rechtskurve, auf R 194 MTR bis 11 DME FFM; Linkskurve, über KNG (▲), B 1 bis DKB (▲). Anfangsflughöhe: 4000.
- DF 26 A: Über FR bis 3 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 100° aufnehmen; auf R 089 FFM bis HAB (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Mindestreiseflughöhen: von 25 DME FFM bis 30 DME FFM: 4000, von 30 DME FFM bis HAB: 5000. Anmerkung: Nur für Flüge, die im Nahverkehrsbereich Nürnberg enden.
- DF 27: Über FR bis 3 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 100° aufnehmen; auf R 089 FFM bis HAB (▲); über A 19 bis BAY (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Mindestreiseflughöhen: von 25 DME FFM bis 30 DME FFM: 4000, von 30 DME FFM bis HAB: 5000. Anmerkung: Nur für Flüge über BAY, OKG.
- DF 28: Geradeaus bis 1 DME westlich FFM; unmittelbar Rechtskurve, auf R 202 FFM bis zum Erfliegen des R 356 RID, Linkskurve, auf R 356 RID bis RID (▲), auf R 168 RID bis NKR (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Höhenbeschränkung: 4 DME FFM ist in 2500 oder darüber zu überfliegen. Mindestreiseflughöhe: von 25 DME FFM bis NKR: 4000. Anmerkung: Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist Abflugstrecke DF 38 zu beantragen.
- DF 29: Geradeaus bis 1 DME westlich FFM; unmittelbar Rechtskurve, auf R 202 FFM bis 15 DME FFM, Rechtskurve, auf GIS bis RUWER (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Höhenbeschränkungen: 4 DME FFM ist in 2500 oder darüber zu überfliegen. Anmerkung: Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist Abflugstrecke DF 39 zu beantragen.
- Die Abflugstrecken DF 31 bis DF 39 sind von Strahlflugzeugen mit vier Triebwerken zwischen 0600 und 2100 Uhr MGZ (zwischen 0500 und 2000 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ (zwischen 2000 und 0500 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) von allen Luftfahrzeugen zu benutzen.
- DF 31: Geradeaus bis FR (2 DME östlich FFM); unmittelbar Linkskurve, auf R 206 MTR bis MTR (▲); Linkskurve, auf R 291 MTR bis DAMOR (▲); Rechtskurve, auf R 146 COL bis COL (▲); auf R 337 COL bis BAM (▲); Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreiseflughöhen: von R 030 TAU bis COL: 4500, von COL bis BAM: 3000.
- DF 32: Geradeaus bis FR (2 DME östlich FFM); unmittelbar Linkskurve, auf R 206 MTR bis MTR (▲); Linkskurve, auf R 291 MTR bis DAMOR (▲); Rechtskurve, auf R 332 TAU bis BAM (▲); Linkskurve, auf R 324 BAM über FOXTO (▲) bis TGE; auf Kurs 324° R 113 SPY in Richtung SPY erfliegen. Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreiseflughöhen: von R 030 TAU bis BAM: 4500, von BAM bis FOXTO: 3500. Anmerkung: Nur für Flüge, die als Reiseflughöhe FL 250 oder darüber beantragt haben.
- DF 33: Geradeaus bis FR (2 DME östlich FFM); unmittelbar Linkskurve, auf R 206 MTR bis MTR (▲); Linkskurve, auf R 359 MTR bis GIN (▲); Linkskurve, auf R 142 ARP bis ARP (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreiseflughöhen: von 25 DME FFM bis GIN: 4500, von GIN bis ARP: 5500.

DF 34: Geradeaus bis FR (2 DME östlich FFM); unmittelbar Linkskurve, auf R 206 MTR bis MTR (▲); Linkskurve, auf R 359 MTR bis GIN (▲); Rechtskurve, über A 9 bis WRB (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreiseflughöhe: von 25 DME FFM bis GIN: 4500.

DF 35: Geradeaus bis FR (2 DME östlich FFM); unmittelbar Linkskurve, auf R 206 MTR bis MTR (▲); Linkskurve, auf R 359 MTR bis GIN (▲); Rechtskurve, über R 10 bis MBA (▲). Anfangsflughöhe: 5000. Mindestreiseflughöhe: von 25 DME FFM bis GIN: 4500. Anmerkung: Dabei soll MBA in östlicher Richtung nicht überflogen werden.

DF 36: Über FR bis 3 DME FFM; Rechtskurve, auf 194 MTR bis 11 DME FFM; Linkskurve, über KNG (▲), B 1 bis DKB (▲). Anfangsflughöhe: 4000.

DF 36 A: Über FR bis 3 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 100° aufnehmen; auf R 089 FFM bis HAB (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Mindestreiseflughöhen: von 25 DME FFM bis 30 DME FFM: 4000, von 30 DME FFM bis HAB: 5000. Anmerkung: Nur für Flüge, die im Nahverkehrsbereich Nürnberg enden.

DF 37: Über FR bis 3 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 100° aufnehmen; auf R 089 FFM bis HAB (▲); über A 19 bis BAY (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Mindestreiseflughöhen: von 25 DME FFM bis 30 DME FFM: 4000, von 30 DME FFM bis HAB: 5000. Anmerkung: Nur für Flüge über BAY, OKG.

DF 38: Über FR bis 3 DME FFM; Rechtskurve, auf R 194 MTR bis 15 DME FFM; Linkskurve, auf R 177 FFM bis NKR (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Mindestreiseflughöhe: von 25 DME FFM bis NKR: 4000.

DF 39: Über FR bis 3 DME FFM; Rechtskurve, auf R 194 MTR bis zum Kreuzen des R 087 RID; Rechtskurve, auf R 096 RID bis RID (▲); über GIS bis RUWER (▲). Anfangsflughöhe: 4000."

15. In § 3 Abs. 2 wird nach den Angaben zu Nr. 2 folgende Nr. 3 angefügt:

„3. Bei der Benutzung der Startbahn 18

DF 42: Geradeaus bis zum Erfliegen des R 224 FFM, Rechtskurve, auf R 224 FFM bis 14 DME FFM, Rechtskurve auf R 304 RID bis RUD (▲). Kurs 004° bis zum Erfliegen des R 332 TAU, auf R 332 TAU bis BAM (▲), Linkskurve auf R 324 BAM über FOXTO (▲) bis TGE; auf Kurs 324° R 113 SPY in Richtung SPY erfliegen. Anfangsflughöhe: 4000. Mindestreiseflughöhen: von 14 DME FFM bis RUD 3500, von RUD bis FOXTO: 4500.

DF 46: Auf R 356 RID bis 10 DME RID, Linkskurve, über KNG (▲), B 1, bis DKB (▲). Höhenbeschränkung: R 202 FFM ist in 2100 oder darüber zu überfliegen. Anfangsflughöhe: 4000. Anmerkung: Kann

die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist der Flugverkehrskontrolldienst vor dem Start zu informieren und mit der Streckenführung DF 56 zu rechnen.

DF 46 A: Auf R 356 RID bis 10 DME RID, Linkskurve, Flug bis KNG (▲) fortsetzen. Höhenbeschränkung: R 202 FFM ist in 2100 oder darüber zu überfliegen. Anfangsflughöhe: 4000.

Anmerkungen:

1. Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist der Flugverkehrskontrolldienst vor dem Start zu informieren und mit der Streckenführung DF 56 A zu rechnen.

2. Nur für Flüge, die in der Nürnberg TMA enden.

DF 47: Auf R 356 RID bis 10 DME RID, Linkskurve, über KNG (▲), B 1, DKB (▲), R 11 BAY (▲) fortsetzen. Höhenbeschränkung: R 202 FFM ist in 2100 oder darüber zu erfliegen. Anfangsflughöhe: 4000.

Anmerkungen:

1. Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist der Flugverkehrskontrolldienst vor dem Start zu informieren und mit der Streckenführung DF 57 zu rechnen.

2. Nur für Flüge über BAY, OKG.

DF 48: Auf R 356 RID bis RID (▲), auf R 168 RID bis NKR (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Mindestreiseflughöhe: von 25 DME FFM bis NKR: 4000.

DF 49: Geradeaus bis zum Erfliegen des R 224 FFM, Rechtskurve, auf R 224 FFM bis 18 DME FFM, Rechtskurve auf GIS über KIR (▲) bis RUWER (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Anmerkung: Wird normalerweise nicht bei Landerichtung 07 zugewiesen.

DF 56: Auf R 356 RID bis 2 DME RID, Linkskurve, auf GIS bis KNG (▲), auf B 1 bis DKB (▲). Anfangsflughöhe: 4000.

DF 56 A: Auf R 356 RID bis 2 DME RID, Linkskurve, auf GIS bis KNG (▲), Anfangsflughöhe: 4000. Anmerkung: Nur für Flüge, die in der Nürnberg TMA enden.

DF 57: Auf R 356 RID bis 2 DME RID, Linkskurve, auf GIS bis KNG (▲), auf B 1 bis DKB (▲), auf R 11 bis BAY (▲). Anfangsflughöhe: 4000. Anmerkung: Nur für Flüge über BAY, OKG.

DF 59: Auf R 356 RID bis 6 DME RID, Rechtskurve, Steuerkurs 240° bis zum Erfliegen des R 276 RID (GIS), über KIR (▲) bis RUWER (▲). Anfangsflughöhe: 4000."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Philipp

**Fünfte Verordnung zur Änderung der
Fünfundachtzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen
und Reiseflughöhen für Flüge nach
Instrumentenflugregeln im unteren
kontrollierten Luftraum)
vom 19. Dezember 1983**

Frankfurt (Main), den 19.12.83
11/14-112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Fünfundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 03. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I – 248/81), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 22. November 1983 (BAnz. S. 12737/1983; NfL I – 213/83), wird wie folgt geändert:

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

- bei der Streckenführung „G 1S“ in Spalten 1, 2 und 3 die Angaben zwischen den Meldepunkten „Würzburg und Kirn“ wie folgt geändert:

1	2	3
▲ Würzburg VOR (WUR) 49 43 07 N 09 56 53 O	<u>276</u> 096	33
▲ König NDB (KNG) 49 45 48 N 09 05 32 O		11
△ MODAU R 098 RID – R 160 FFM 49 47 00 N 08 48 40 O	<u>278</u> 098	10
▲ Ried DVOR/DME (RID) 49 48 13 N 08 33 16 O		23
△ ECCHO R 096 – 23 DME – KIR (R 096 KIR – R 244 FFM) 49 49 15 N 07 57 45 O	<u>276</u> 096	23
▲ Kirn VORTAC (KIR) 49 51 05 N 07 22 13 O		

- bei der Streckenführung „G 31“ in Spalte 1 bei dem Meldepunkt „MODAU“

- die Angabe „(R 160 FFM – R 096 NST)“ durch die Angabe „(R 098 RID – R 160 FFM)“ und
- die Angabe „49 46 35 N 08 48 40 O“ durch die Angabe „49 47 00 N 08 48 40 O“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

**Dritte Verordnung zur Änderung der
Achtundachtzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Warteverfahren)
vom 19. Dezember 1983**

Frankfurt (Main), den 19.12.83
11/14-112

Auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) wird verordnet:

Artikel 1

Die Achtundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 01. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I – 252/81), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung vom 03. Juni 1983 (BAnz. S. 5513/1983; NfL I – 121/83) wird wie folgt geändert:

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

- Beim Wartepunkt Cola DVORTAC die Angabe zur Mindestwartehöhe „4000“ durch die Angabe „3000“ ersetzt.
- Das Warteverfahren „Nierstein VOR“ mit allen Angaben ersatzlos gestrichen;
- nach dem Warteverfahren „PENAL“ folgendes neue Warteverfahren eingefügt:

	1	2	3	4	5
Ried VOR/DME	251		4000	rechts	

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

Erste Verordnung zur Änderung der Vierundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung des Luftraums und der Flugverfahren für die Durchführung kontrollierter Sichtflüge im Nahverkehrsverein Frankfurt)

Frankfurt (Main), den 19.12.83
11-112

Aufgrund des § 10 Abs. 4 Satz 2, des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Vierundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung des Luftraums und der Flugverfahren für die Durchführung kontrollierter Sichtflüge im Nahverkehrsbereich Frankfurt) vom 28. Februar 1979 (BAnz. Nr. 51 vom 14. März 1979; NfL I – 61/79) wird wie folgt geändert:

In § 2 wird der erste Absatz des Punktes „Untere Begrenzung“ wie folgt neu gefaßt:

„1500 Fuß über NN in dem Gebiet

50°04'00"N 08°07'30"O – 50°13'00"N 08°39'00"O –
50°13'00"N 08°53'00"O – 50°04'00"N 09°01'00"O –
49°56'00"N 08°48'00"O – 49°48'00"N 08°33'00"O –
49°51'30"N 08°14'40"O – 50°04'00"N 08°07'30"O.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

Achtundachtzigste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen)

vom 17. Januar 1984

Frankfurt (Main), den 17.01.84
15/14-Az.: 06252

Aufgrund des § 26 a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Erste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Januar 1976 (BAnz. Nr. 20 vom 30. Januar 1976; NfL Teil I, Nr. 35/76) zuletzt geändert durch die Siebenundachtzigste Änderungsverordnung vom 11. März 1983 (BAnz. Nr. 63 vom 31. März 1983; NfL Teil I, Nr. 57/83) wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 werden

1. unter „Flugverkehrskontrollstelle Düsseldorf, Bezirkskontrolldienst unterhalb Flugfläche 245“ die Frequenz „123,200 (FIS)“ gestrichen;

2. zwischen „Flugverkehrskontrollstelle Düsseldorf“ und „Flugverkehrskontrollstelle Frankfurt“ eingefügt

a) in der Rubrik „Flugverkehrskontrollstelle“ der Name „Egelsbach“ und

b) in der Rubrik „Flugplatzkontrolldienst“ die Frequenz „118,775 (TWR/TURM)“;

3. unter „Flugverkehrskontrollstelle München, Anflugkontrolldienst“

a) die Frequenz „297,95 (MIL)“ gestrichen;

b) zwischen der Frequenz „253,10 (MIL)“ und der Frequenz „284,80 (MIL)“ die Frequenz „279,95 (MIL)“ eingefügt;

4. unter „Flugverkehrskontrollstelle Stuttgart, Anflugkontrolldienst“

a) die Frequenz „337,25 (MIL)“ gestrichen;

b) nach der Frequenz „375,95 (MIL)“ die Frequenz „377,20 (MIL)“ angefügt;

5. unter „Flugverkehrskontrollstelle Westerland/Sylt, Flugplatzkontrolldienst“ die Frequenz „257,80 (MIL)“ gestrichen;

6. vor dem „Absatz 2“ der Satz „Die Funkfrequenzen sind in Megahertz (MHz) angegeben.“ eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 15. März 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt (Main), den 16. Februar 1984

I – 29/84

Bekanntmachung des Genehmigungsverfahrens für Flüge zum Flughafen Hannover während der Hannover-Messe 1984

Hannover, den 23.12.83
Az.: 44 – 30.08

Aufgrund von § 29 Abs. 1 LuftVG wird für die Zeit vom 04. bis 11. April 1984 folgendes verfügt:

Für Flüge zum Flughafen Hannover, die nicht vom Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland erfaßt sind (AIP I FAL-1-3), ist eine Genehmigung erforderlich. Die Genehmigung ist schriftlich bei der nachstehend genannten Zentralen Koordinierungsstelle bis spätestens 1600 MESZ (Mittleuropäische Sommerzeit) des Vortages zu beantragen.

Sie wird ausschließlich schriftlich mit Zeitzuweisung erteilt, ist an Bord des Luftfahrzeuges mitzuführen und nach der Landung der Luftaufsicht vorzulegen.

Genehmigungen für den VFR-Verkehr können ab 04. April 1984 auch fernmündlich beantragt und erteilt werden.

Anträge können
vom 14.03. bis 23.03.1984 montags bis freitags von 0800 bis 1600 MEZ,
vom 26.03. bis 03.04.1984 montags bis freitags von 0800 bis 1600 MESZ und
vom 04.04. bis 11.04.1984 montags bis freitags von 0800 bis 1600 MESZ gerichtet werden an:

Zentrale Koordinierungsstelle
Hannover Flughafen
Tel.: (0511) 73 33 02 oder 77 66 92
Telex: 92 40 70 AZEKOD
AFTN: EDVYYD

Der Antrag muß folgende Angaben enthalten:

- a) Antragsteller
- 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 des Antragstellers (mit Telex- oder Telefonnummer oder AFTN-Anschluß)

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

Flüge nach Instrumentenflugregeln mit einer Reisegeschwindigkeit von weniger als 170 kt können nur in Ausnahmefällen und in Zeiten ohne Verkehrsspitzen zugelassen werden.

Die während der Hannover-Messe 1984 zur Anwendung kommenden Sonderverfahren werden am 16.02.1984 (NfL I – 30/84) veröffentlicht.

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

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

Dr. Fietz

I – 30/84

Sonderregelung für den Luftverkehr am Flughafen Hannover und im Fluginformationsgebiet Bremen anlässlich der Hannover-Messe 1984

Frankfurt (Main), den 17.01.84
BFS/Z – I 3 a 3 – 32: 062

Aufgrund des § 21a Abs. 1 und des § 10 Abs. 3 und 4 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 09. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (Bundesgesetzbl. I S. 61), wird ergänzend zu der vom Herrn Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr erlassenen „Bekanntmachung des Genehmigungsverfahrens für Flüge zum Flughafen Hannover während der Hannover-Messe '84“ (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 29/84) die für die Zeit der Hannover-Messe '84 geltende Sonderregelung bekanntgegeben.

1. Allgemeines

1.1 Für Flüge zum Flughafen Hannover, die nicht durch den Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland erfaßt sind (Luftfahrthandbuch Deutschland Band I – FAL-1-3 Abs. 1.4), ist eine besondere Genehmigung erforderlich. Das Genehmigungsverfahren ist in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I – 29/84) veröffentlicht.

1.2 Bedingt durch die zu erwartende Verkehrsdichte, bedarf der Segelflugbetrieb im Umkreis von 25 sm um den Flughafenbezugs- punkt des Flughafens Hannover im kontrollierten Luftraum der Genehmigung. Genehmigungen werden durch die Flugverkehrskontrollstelle Hannover erteilt, sofern hierdurch die Sicherheit im Luftverkehr sowie die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nicht beeinträchtigt werden.

1.3 Vorhaben zur besonderen Benutzung des kontrollierten Luftraumes (§ 16a LuftVO) im Luftraum Bremen FIR südlich 53 00 N sind, ungeachtet bereits erteilter langfristiger Flugverkehrsfreigaben, nur nach telefonischer Genehmigung durch den Wachleiter Bremen ACC (Tel. 0421/55 32 30) zulässig.*)

1.4 Arbeitsflüge, z.B. Bild-, Vermessungs- und sonstige Sonderflüge sind im Luftraum Bremen FIR südlich 53 00 N, ausgenommen der Luftraum der TRA 202, grundsätzlich nicht gestattet. Fernmündliche Anträge auf Ausnahmegenehmigungen sind an den Wachleiter Bremen ACC (Tel. 0421/55 32 30) zu richten.*)

*) Anmerkung: zu Nr. 1.3 und 1.4:

Bei Vorhaben in FL 100 oder darunter, die sich auf den Bereich des FIS-Sektors Hannover beschränken (siehe Luftfahrthandbuch Deutschland Band III – RAC-1-29), sind Anträge auf Ausnahmegenehmigungen direkt an Hannover APP (Tel. 0511/7305-386) zu richten.

1.5 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. Dabei kann ein nachfolgendes Leichtluftfahrzeug die Freigabe zum Start oder zum Landen erhalten, wenn ein vorher gestartetes Leichtluftfahrzeug einen Punkt erreicht hat, der mindestens 800 m vom Aufsetzpunkt oder Startpunkt des nachfolgenden Luftfahrzeuges entfernt ist.

2. Flüge nach Sichtflugregeln

2.1 Flugverkehrsfreigaben für Sonderflüge nach Sichtflugregeln werden für den Einflug in die Kontrollzone Hannover ungeachtet einer vorliegenden Genehmigung nach Nr. 1.1 täglich bis 0900 GMT grundsätzlich nicht erteilt.

2.2 Für Anflüge über die Pflichtmeldepunkte WHISKEY 1 und ECHO 1 ist die Frequenz 123.55 MHz zur Aufnahme der Sprechfunkverbindung mit der Platzkontrollstelle Hannover festgelegt.

2.3 Bannerschlepp- und sonstige Flüge zu Reklamezwecken innerhalb der Hannover CTR und im CVFR-Gebiet Hannover sind untersagt.

2.4 Platzrundenflüge am Flughafen Hannover und Stadtrundflüge über dem Stadtgebiet Hannover bedürfen der vorherigen telefonischen Genehmigung durch die Platzkontrolle.

3. Flüge nach Instrumentenflugregeln

3.1 Allgemeines

3.1.1 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, Bückeberg, Celle und Faßberg gelten die mit den zuständigen Stellen vereinbarten Sonderregelungen.

3.1.2 Als niedrigste Reiseflughöhe für Überflüge auf den ATS-Streckenführungen A9 zwischen Elbe VORTAC und Warburg VORTAC, G5 zwischen WERRA und Hamburg DVORTAC und G9/B29 zwischen Osnabrück DVOR und Hehlingen VORTAC wird FL 150 zugewiesen werden. *)

*) Anmerkung:

Außerhalb der Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen können von der Regionalstelle Bremen auf Antrag der Luftfahrzeugführer auch Reiseflughöhen zugewiesen werden, die von der obengenannten niedrigsten Reiseflughöhe abweichen.

3.1.3 Für Abflüge vom Flughafen Bremen kann mit einer Zuweisung der Abflugstrecken DW7/DW27 nicht gerechnet werden.

3.1.4 IFR-VFR-Flügen von und zu Landeplätzen im Fluginformationsgebiet Bremen südlich 53 00 N (einschließlich Verkehrsflughafen Braunschweig) kann Radarunterstützung für den VFR-Teil nicht gewährt werden.

3.1.5 Für Flüge, die zu bzw. von Landeplätzen (einschließlich Verkehrsflughafen Braunschweig) innerhalb des Fluginformationsgebietes Bremen südlich 53 00 N nach IFR/VFR oder VFR/IFR durchgeführt werden sollen, ist der IFR-Teil an folgenden Meldepunkten abzuschließen bzw. zu beginnen:

vom/zum Norden
Nienburg VOR

vom/zum Süden
NORTA (Streckenführung G5)
Warburg VORTAC (Streckenführung A9)

vom/zum Westen
Osnabrück DVOR

Anmerkung:

Die Luftfahrzeugführer werden im Interesse der Sicherheit darauf hingewiesen, daß Flüge gem. 3.1.4 nur durchgeführt werden dürfen, wenn aufgrund von Informationen des DWD abzusehen ist, daß der VFR-Teil in Sichtwetterbedingungen durchgeführt werden kann. Im Flugplan wird die Angabe des Flughafens Hannover als Ausweichflugplatz nicht angenommen.

Bei VFR-IFR-Flügen, die südlich von 53 00 N starten, ist unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit „BREMEN INFORMATION“ auf der Frequenz 135.70 MHz aufzunehmen. Liegt der Startflugplatz innerhalb des FIS-Sektors Hannover (siehe Luftfahrthandbuch Deutschland Band III – RAC-1-29), ist Funkverbindung mit „HANNOVER RADAR“ auf der Frequenz 124.350 MHz aufzunehmen.

3.2 Anflüge zum Flughafen Hannover

3.2.1 Bei der Flugplanaufgabe ist die schriftliche Genehmigung gem. der Bekanntmachung des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr (NfL I – 29/84) vorzulegen und die Genehmigungsnummer im Feld 18 des Flugplanes anzugeben (PERM. Nr.).

3.2.2 Anflüge vom Norden (Hamburg und nördlich davon) werden normalerweise über die Anflugstrecke 3VV/23VV freigegeben. Die Flugpläne sind dementsprechend aufzugeben. Dies schließt jedoch eine Freigabe über die Anflugstrecke 2VV/22VV nicht aus.

3.2.3 Anflüge vom Süden über die ATS-Streckenführung G5 werden bei Landerichtung 09 von Lichtenau NDB über Warburg VORTAC zur Rodenberg VOR freigegeben.

3.2.4 Anflüge vom Südwesten (Düsseldorf FIR und obere Flugverkehrsstrecke UR15/Nörvenich VORTAC) sind über Osnabrück DVOR (R15/UR15) 8VV/28VV durchzuführen. Die ATS-Streckenführung B 29 S steht für diese Flüge nicht zur Verfügung.

3.3 Abflüge vom Flughafen Hannover

3.3.1 Flugpläne sollten nicht später als eine Stunde vor dem beabsichtigten Start aufgegeben werden, um Startverzögerungen zu vermeiden.

3.3.2 Für Flüge, deren beabsichtigte Abflugzeit zwischen 1300 und 1900 GMT liegt, ist die voraussichtliche Startzeit mit dem Flugberatungsdienst Hannover 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 Hannover zu vereinbaren.

3.3.3 Für alle Flüge ist eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke einzuholen.

3.3.4 Anlaßfreigaben werden normalerweise nicht früher als 20 Minuten vor der voraussichtlichen Startzeit erteilt.

3.3.5 Für Abflüge von Luftfahrzeugen, deren Zielflughafen nördlich von 53 00 N (ausgenommen Flughafen Bremen) liegt, ist im Flugplan die Abflugstrecke VV3/VV23 anzugeben. Dies schließt jedoch eine Freigabe über VV2/VV22 nicht aus.

3.3.6 Abweichend vom Luftfahrthandbuch Deutschland Band II, 7-1 und 7-5 haben Luftfahrzeugführer nach dem Start während der Gültigkeitsdauer dieser Sonderregelung Sprechfunkverbindung mit Hannover Radar auf Frequenz 119.225 MHz aufzunehmen.

Soweit in dieser Regelung Zuständigkeiten der Luftfahrtbehörde des Landes angesprochen sind, so ergeht dies im Einvernehmen mit dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr.

Diese Sonderregelung tritt am 04. April 1984, 0500 GMT, in Kraft und am 11. April 1984, 1900 GMT, außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt (Main), den 16. Februar 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 31/84	Bekanntmachung zur Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland	30
I – 32/84	Aufzeichnung des Flugfernmeldeverkehrs	30
I – 33/84	Bauarbeiten auf dem Flughafen Frankfurt (Main)	30
I – 34/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57	30
I – 35/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Einrichtung einer Kontrollzone für den US-Heeresflugplatz Friedberg	31
I – 36/84	Bekanntmachung über die Gestattung der Betriebsaufnahme auf dem Verkehrslandeplatz Bayreuth (3. Änderung)	31
I – 37/84	Erweiterung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neustheim	31
I – 38/84	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Koblenz-Winningen	31
I – 39/84	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Sobernheim-Dornberg	32

Inhaltsangabe der NfL II – 12/84 vom 16. Februar 1984

II – 12/84	Lizenznummernverzeichnis der Luftfahrtunternehmer unter Zuständigkeit des Bundes und der Länder
------------	---

Inhaltsangabe der NfL II – 13-14/84 vom 16. Februar 1984

II – 13/84	Bekanntmachung der 4. Änderung der 3. DVO zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (3. DV LuftBO)
II – 14/84	Anerkennung von Lärmmeßstellen

Handschriftliche Änderung:

Es wird gebeten, in NfL I-28/84 die Seitenbezeichnung "- 27 -" einzutragen.

I – 31/84

**Bekanntmachung
zur Allgemeinverfügung für den Betrieb
von bemannten, nichtzulassungspflichtigen
Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik
Deutschland vom 15. Mai 1982**

Bonn, den 27.01.84
L 17/60.89.07 (B)

Die dem

- Deutschen Aero Club e. V., dem
- Deutschen Hängegleiterverband e. V. und dem
- Deutschen Ultraleichtflugverband e. V.

erteilen, bis zum 31.12.1983 befristeten Anerkennungen und Beauftragungen nach Abschnitt I, Nr. 2 meiner o. a. Allgemeinverfügung habe ich im bisherigen Umfang um ein weiteres Jahr bis zum 31.12.1984 verlängert.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Huck

I – 32/84

Aufzeichnung des Flugfernmeldeverkehrs

Frankfurt (Main), den 23.01.84
BFS/Z – I 4/I 3 – 44

Aufgrund des § 26 Abs. 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Bundesministers für Verkehr zum Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) vom 08. April 1968 in der Fassung vom 27. Januar 1981 (vgl. NfL I – 82/81) ist der Flugfernmeldeverkehr schriftlich oder mit Hilfe elektronischer Mittel aufzuzeichnen.

Diese Vorschrift hat ihre Grundlage in den Regelungen des Anhangs 10 zum ICAO-Abkommen, die über § 10 Abs. 3 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (vgl. NfL, Teil B – 15/53) in deutsches Recht übertragen wurden.

Der Aufzeichnungspflicht unterliegen

1. der Fernschreibverkehr,
2. der Sprechfunkverkehr mit Bodenfunkstellen, die von der BFS betrieben werden oder die der Fachaufsicht der BFS unterstehen,
3. der Fernsprechverkehr innerhalb des festen Flugfernmeldenetzes und
4. Daten im Radarsystem.

Darüber hinaus sind auch die Gespräche aufzuzeichnen, die über Posthauptanschlüsse oder aus den jeweiligen Flughafenetzen auf Arbeitsplätzen des Flugberatungsdienstes (AIS), bei den Aufsichtsbeamten von Flugsicherungs-Kontrollstellen und Regionalkontrollstellen (APP und ACC) sowie bei Arbeitsplätzen der Luftraumnutzungszentrale (LRNZ) auflaufen.

Die Aufbewahrungsfristen für die einzelnen Aufzeichnungen sind:

- | | |
|-------------------------------------|---------|
| 1. Fernschreibverkehr (Nr. 1) | 90 Tage |
| 2. Tonaufzeichnungen (Nrn. 2 und 3) | 30 Tage |
| 3. Radardaten (Nr. 4) | 14 Tage |

Die gesicherten Aufzeichnungen werden vornehmlich als Beweismittel bei der Klärung von Unregelmäßigkeiten und besonderen

Vorkommnissen herangezogen. Die betrieblich aufgezeichneten Daten unterliegen den Bestimmungen des Datenschutzgesetzes. NfL I – 250/79 vom 13.07.1979 wird hiermit zurückgezogen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

I – 33/84

Bauarbeiten auf dem Flughafen Frankfurt (Main)

Wiesbaden, den 16.01.84
III a 3 – 66 m 28 01

Auf dem Flughafen Frankfurt/Main wird ab 02.05.1984 bis voraussichtlich 22.11.1984 in zwei Baustufen die Start- und Landebahn 07 L/25 R im Bereich zwischen den Rollbahnen G und K saniert.

Während der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen ist die Start- und Landebahn 07 L/25 R nur östlich der Baustelle gemäß nachfolgender Tabelle nutzbar:

Verfügbare Strecken:	RWY	TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
1. Baustufe	25 R	B	1900	1960	2100	2100
	07 L	G	2100	2160	2100	–
	07 L	Gto	1800	1860	1800	–
2. Baustufe	25 R	B	2750	2810	3000	3000
	07 L	Ato	2300	2360	2300	–
	07 L	Hto	2750	2810	2750	–
	07 L	H	3000	3060	3000	–

Aus Sicherheitsgründen sind Landungen 07 L, also über die Baustelle hinweg, grundsätzlich nicht zugelassen. Mit Verzögerungen in der Betriebsabwicklung, insbesondere bei Landerichtung 07, muß gerechnet werden. Weitere Termine und erforderlichenfalls ergänzende Informationen hierzu werden als NOTAM Class I bekanntgegeben.

Das Rollverkehrsführungssystem wird den jeweiligen betrieblichen Notwendigkeiten kurzfristig angepaßt.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag

Dr. Ludwig

I – 34/84

**Bekanntmachung über die vorübergehende
Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkungen
ED–R 57**

Frankfurt (Main), den 26.01.84
LNS 1 32151

Die Obergrenze des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 (Meldorfer Bucht) wird zu den nachfolgenden Zeiten auf eine Obergrenze von 22 500 Fuß über NN angehoben.

19. März 1984	0530 – 0930
20. März 1984	0630 – 1030
21. März 1984	0700 – 1100
22. März 1984	0730 – 1130
23. März 1984	0800 – 1200

02. April 1984	0500 – 0830
03. April 1984	0500 – 0900
04. April 1984	0530 – 0930
05. April 1984	0600 – 1000
06. April 1984	0630 – 1030
09. April 1984	0800 – 1200
10. April 1984	0930 – 1330
11. April 1984	1100 – 1500
12. April 1984	1230 – 1600
13. April 1984	1400 – 1600

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 35/84

Bekanntmachung über die vorübergehende Einrichtung einer Kontrollzone für den US-Heeresflugplatz Friedberg vom 24. Januar 1984

Bonn, den 24.01.84
L 16/60.05.02/14 FS 84

Aufgrund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird im Fluginformationsgebiet Frankfurt vorübergehend eine Kontrollzone für den US-Heeresflugplatz Friedberg errichtet.

1. Kontrollzone Friedberg
Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 50 19 45 N 08 39 45 E – 50 23 15 N 08 45 00 E – 50 24 10 N 08 49 40 E – 50 21 56 N 08 53 50 E – gegen den Uhrzeigersinn entlang eines Kreisbogens mit einem Radius von 2 sm um den Flughafenbezugspunkt Bad Nauheim-Reichelsheim (50 20 00 N 08 52 50 E) – 50 19 32 N 08 50 12 E – 50 16 12 N 08 45 05 E – 50 19 45 N 08 39 45 E gegebenen seitlichen Begrenzung. Obergrenze 2 700 Fuß über NN
2. Zeitliche Wirksamkeit
Vom 05. März 1984 0001 Uhr MGZ bis 15. März 1984 2400 Uhr MGZ.
3. Genehmigungen zum Durchflug der Kontrollzone können eingeholt werden bei Friedberg Turm auf Frequenz 122.1 MHz oder Frankfurt FIS auf den Frequenzen 119.15 MHz und 124.72 MHz.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 36/84

Bekanntmachung über die Gestattung der Betriebsaufnahme auf dem Verkehrs- landeplatz Bayreuth (3. Änderung)

Nürnberg, den 18.01.84
Nr. 315.4-3721.2.3

Die Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern – hat aufgrund der Abnahmeprüfung am 11.11.1983 und im Einverneh-

men mit dem Platzhalter die Betriebsaufnahme auf dem Verkehrslandeplatz „Bayreuth“ wie folgt gestattet:

1. Start- und Landebahn für Flugzeuge, Motorsegler, Drehflügler und Segelflugzeuge

Richtung (rw)	063°/243°
Länge (einschl. asphaltierter Überrollstreifen)	1 055 m
Breite	30 m
Belag	Asphalt

Verfügbare Längen für Start und Landung

	24	24 (PPR)	06	06 (PPR)
Starts	946 m	---	894 m	---
Landungen	785 m	834 m	785 m	886 m

2. Für gelegentliche Starts und Landungen kann der Flugplatz nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) von Flugzeugen über 5 700 kg bis 10 000 kg höchstzulässiger Flugmasse benutzt werden.

3. Die Gewichtsbeschränkung für Drehflügler entfällt.

4. Auf der Segelflugstartbahn darf Flugbetrieb entsprechend dem Benutzungsumfang des § 54 Abs. 2 LuftVZO durchgeführt werden.

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern
Im Auftrag

Triftshaeuser

I – 37/84

Erweiterung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neustheim

Karlsruhe, den 24.01.84
24-52/2314

Die der Rhein-Neckar Flugplatz GmbH, 6800 Mannheim 25, am 12.07.1973 erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neustheim (NfL I – 286/73) wird wie folgt erweitert:

In Abschnitt II wird nach Ziffer 5 angefügt:
„6. Freiballone PPR“.

Diese Erweiterung tritt am Tage ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Im Auftrag

Schirp

I – 38/84

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Koblenz-Winningen

Mainz, den 18.01.84
856-181/11/10-2241/83

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) wird die Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Koblenz-Winningen vom 10.11.1980 (NfL I – 316/80), zuletzt ge-

ändert mit Anordnung vom 28.09.1982 (NfL I – 238/82), wie folgt geändert.

Nr. 2.3 wird wie folgt neu gefaßt:

2.3 Unbeschadet der in der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen festgelegten Flugverbote sind an Sonn- und Feiertagen Schulflüge – ausgenommen Schul-Überlandflüge –, Flüge zur Einweisung oder zum Vertrautmachen von Luftfahrzeugführern sowie Rundflüge über bewohntem Gebiet der Stadt Koblenz untersagt.

Die Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

Dr. Massoth

I – 39/84

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Sobernheim-Domberg

Mainz, den 31.01.84
856-181/11/10-125/84

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) wird die Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Sobernheim-Domberg vom 22.10.1982 (NfL I – 239/82) neu gefaßt:

1. Allgemeines

1.1 Anfliegende Luftfahrzeuge haben 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Sobernheim/Info aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft mit der Bodenfunkstelle aufrechtzuerhalten.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die in der Sichtenflugkarte (Luftfahrthandbuch, Band III) dargestellte Platzrunde in 1 600 Fuß MSL zu fliegen.

2.2 Bei An- und Abflügen aus/nach Westen ist die Stadt Sobernheim so hoch wie möglich zu überfliegen (Lärminderung).

2.3 Landeanflüge in Richtung 03/22 sind nur mit besonderer Genehmigung durch Sobernheim/Info gestattet.

3. Segelflugbetrieb

Segelflugzeuge haben die in der Sichtenflugkarte dargestellte Segelflugplatzrunde zu fliegen.

4. 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.

5. Schlußbestimmungen

Die Regelung tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Gleichzeitig wird die Regelung vom 22.10.1982 (NfL I – 239/82) aufgehoben.

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

Dr. Massoth

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., den 01. März 1984

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I – 40/84	27. VO zur Änderung der 10. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)	36
I – 41/84	24. VO zur Änderung der 14. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	36
I – 42/84	19. VO zur Änderung der 20. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)	37
I – 43/84	6. VO zur Änderung der 36. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen)	41

Siebenundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Zehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

vom 11. Januar 1984

Frankfurt a. M., den 11.01.84
11/14 – Az.: 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Zehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 23. Dezember 1969 (BAnz. Nr. 4 vom 08. Januar 1970; NfL I – 15/70), zuletzt geändert durch die sechsundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 20. August 1982 (BAnz. Nr. 182 vom 30. September 1982; NfL I – 175/82), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird vor dem „Meldepunkt ISELO“ folgender Meldepunkt eingefügt:

„Meldepunkt ADOMU R 347 – 8 DME DOM
51°50'10"N 07°32'00"O R 234 OSN“ und beim „Meldepunkt METMA“ die Angabe „R 035 – NOR“ durch die Angabe „R 035 – 28 DME-NOR“ ersetzt.

2. In § 2 Abs. 1 werden die Angaben zur Einflugstrecke 3 DL durch folgende Fassung ersetzt:

3 DL				
▲ Osnabrück DVOR				
△ ADOMU	234	35		6000
R 360 BAM		19		
▲ Bottrop NDB		6		4000

und bei den Einflugstrecken 4 DL, 5 DL, 6 DL die Angabe „Barmen VORTAC/NDB“ durch „Barmen VOTRAC“ ersetzt.

3. In § 2 Abs. 3 wird die Angabe „Barmen VORTAC/NDB“ durch „Barmen VORTAC“ ersetzt.

4. In § 2 Abs. 5 Nr. 1 und Nr. 2 wird die Angabe ILS-Landekurs „236°“ durch die Angabe „235°“, in Nr. 5 und Nr. 6 die Angabe Endanflugkurs „236°“ durch die Angabe „235°“, in Nr. 7 und Nr. 8 die Angabe ILS-Landekurs „056°“ durch die Angabe „055°“ und in Nr. 11 und Nr. 12 die Angabe Endanflugkurs „056°“ durch die Angabe „055°“ ersetzt.

5. In § 2 Abs. 7 Nr. 1 wird die Angabe Endanflugkurs „236°“ durch die Angabe „235°“ und in Nr. 2 die Angabe Endanflugkurs „056°“ durch die Angabe „055°“ ersetzt.

6. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Abflugstrecke „DL5“ durch folgende Fassung ersetzt:

„DL5: Geradeaus bis DY (5 DME DUS);
Linkskurve, auf R 359 NOR bis KAPEL (▲);
Linkskurve, auf R 287 WYP bis WYP (▲);

Linkskurve, auf R 146 WYP bis COL (▲).
Anfangsflughöhe: FL 60
Höhenbeschränkung: Kreuzen von KAPEL in 5000 oder darüber.
Anmerkung: Bei Landerichtung 14 und 25 in EDDK ist WYP VOR Anfangsanflugfix“.

7. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke „DL 25“ durch folgende Fassung ersetzt:

„DL 25: Geradeaus bis LI (6,5 DME DUS);
Rechtskurve, auf R 331 WYP bis WYP (▲);
auf R 146 WYP bis COL (▲).
Anfangsflughöhe: FL 60
Höhenbeschränkung: Kreuzen von METMA in 5000 oder darüber.
Anmerkung: Bei Landerichtung 14 und 25 in EDDK ist WYP VOR Anfangsanflugfix“.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Vierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

vom 24. Januar 1984

Frankfurt a. M., den 24.01.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), 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 (BAnz. Nr. 95 vom 27. Mai 1970; NfL I – 150/70), zuletzt geändert durch die dreiundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 29. August 1983 (BAnz. S. 9993/83; NfL I – 175/83), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 5 wird (werden)

1) in Nr. 1 und Nr. 2 jeweils die Angabe zum ILS-Landekurs „(280°)“ durch die Angabe „(279°)“

2) in Nr. 3 und Nr. 4 jeweils die Angabe zum ILS-Landekurs „(100°)“ durch die Angabe „(099°)“

3) in Nr. 5 und Nr. 6 jeweils

a) die Angabe „Endanflugkurs 280°“ durch die Angabe „Endanflugkurs 279°“ und

- b) die Angabe „mit Kurs 280°“ durch die Angabe „mit Kurs 279°“
- 4) in Nr. 7 und Nr. 8 jeweils
- a) die Angaben „R 280 (Endanflugkurs 100°)“ durch die Angaben „R 279 (Endanflugkurs 099°)“ und
- b) die Angaben „Endanflug auf R 100“ durch die Angaben „Endanflug auf R 099“
- ersetzt.

2. In § 2 Abs. 7 Nr. 1 wird die Angabe zum Endanflugkurs „280°“ durch die Angabe „279°“ ersetzt.

3. In § 2 Abs. 7 Nr. 2 wird die Angabe zum Endanflugkurs „100°“ durch die Angabe „099°“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

I – 42/84

Neunzehnte Verordnung zur Änderung der Zwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

vom 11. Januar 1984

Frankfurt a. M., den 11.01.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Be-

kanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Zwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn) vom 09. Juli 1970 (BAnz. Nr. 132 vom 23. Juli 1970; NfL I – 212/70), zuletzt geändert durch die Achtzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 01. September 1982 (BAnz. Nr. 182 vom 30. September 1982; NfL I – 179/82), wird wie folgt geändert:

„1. In § 2 Abs. 1 wird Nr. 1 durch folgende Fassung ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißwei- sender Kurs	Entfer- nung	Mindest- Reiseflug- höhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
1 DK ▲ Germinghausen DVOR R 353 COL ▲ Wipper VOR	255	15 9	5000 3000	
2 DK ▲ Germinghausen DVOR 8 DME COL ▲ Cola DVORTAC	208	18 8	5000 3000	
3 DK ▲ ALFAS R 010 COL ▲ Wipper VOR	292	20 15	5000 3000	
4 DK ▲ ALFAS 8 DME COL ▲ Cola DVORTAC	270	22 8	5000 3000	

Streckenführungen Meldepunkte	Mißwei- sender Kurs	Entfer- nung	Mindest- Reiseflug- höhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
5 DK ▲ Taunus DVORTAC ▲ Cola DVORTAC ▲ Wipper VOR				Bei Landerichtung 32 und 25 ist Cola DVORTAC Anfangsanflugfix.
	328	39	4500	
	326	20	3000	
6 DK Olno VOR △ FIR Boundary ▲ Nörvenich VORTAC ▲ Cola DVORTAC				Bei Landerichtung 14 ist Nörvenich VORTAC Anfangsanflugfix.
	071	17		
		23	6000	
	098	34	4000	
7 DK GLNO VOR △ FIR Boundary ▲ Nörvenich VORTAC 9 DME NOR ▲ Wipper VOR				Nur nutzbar bei Landerichtung 25
	071	17		
		23	6000	
	063	9	5000	
		16	3000	

2. In § 2 Abs. 1 wird Nr. 2 mit allen Angaben ersatzlos gestrichen.

3. In § 2 Abs. 3 wird die Angabe über die Mindestwartehöhe des Wartepunktes Cola DVORTAC „4000“ durch die Angabe „3000“ ersetzt.

4. In § 2 wird der Abs. 4 durch folgende Fassung ersetzt:

„(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Köln/Bonn/T/VOR/DME werden, durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn:

Von 155° – 250° : 3700 (2700 bis 20 Seemeilen)

von 250° – 345° : 2800

von 345° – 090° : 3700 (2700 bis 20 Seemeilen)

von 090° – 155° : 2100“

5. In § 2 wird der Abs. 5 durch folgende Fassung ersetzt:

„(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 32 R, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)

Abflug von COL (IAF) auf R 245; ILS-Landekurs (320°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2.7°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (4,7%) auf dem ILS-Landekurs bei 10 DME KBO (R 259 COL) beginnen (FAF), OM (5 DME KBO) nicht unter 1550 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 32 R

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	445 (145)	457 (157)	465 (165)	476 (176)
Betriebsstufe II	357 (57)	374 (74)	386 (86)	400 (100)
Anflug ohne Gleitwegführung	740 (440)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 1500; Rechtskurve in Richtung COL DVORTAC und Steigflug auf 3000 fortsetzen.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Wipper VOR (WYP)

Abflug von WYP (IAF) auf R 140; ILS-Landekurs (247°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3.0°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 9 DME KBO (R 161 WYP) beginnen (FAF); OM (4.6 DME KBO) nicht unter 1610 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 25

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	563 (294)	575 (306)	583 (314)	594 (325)
Anflug ohne Gleitwegführung	1000 (730)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 1500, Linkskurve in Richtung LO „LV“, Steigflug auf 3000 fortsetzen; Weiterflug von LO „LV“ in Richtung COL DVORTAC.

3. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)

Abflug von COL (IAF) auf R 330; ILS-Landekurs (247°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 9 DME KBO (R 317 COL) beginnen (FAF); OM (4,6 DME KBO) nicht unter 1610 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nr. 2

Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 2

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 2

4. ILS-Anflug zur Landebahn 14 L, ausgehend von Wipper VOR (WYP)

Abflug von WYP (IAF) auf R 270; ILS-Landekurs (140°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 9,8 DME KBO (R 254 WYP) beginnen (FAF); OM (5 DME KBO) nicht unter 1470 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 14 L

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	389 (161)	401 (173)	409 (181)	420 (192)
Anflug ohne Gleitwegführung	560 (330)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 1500, Linkskurve in Richtung WYP VOR und Steigflug auf 3000 fortsetzen (Steigflug auf 1500 vor Beschleunigung im Horizontalflug).

5. ILS-Anflug zur Landebahn 14 L, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)

Abflug von NOR (IAF) auf R 045; 8 DME NOR nicht unter 5000 überfliegen. ILS-Landekurs (140°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 9,8 DME KBO (R 054 NOR) beginnen (FAF); OM (5 DME KBO) nicht unter 1470 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nr. 4

Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 4

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 4

6. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 32 R, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)

Abflug von COL (IAF) auf R 245; Endanflugkurs 320° in Richtung LO „LV“ in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (4,7%) bei 10 DME KBO (R 259 COL) beginnen (FAF); LO „LV“ nicht unter 1550 überfliegen. Nach Überfliegen von LO „LV“ Endanflug mit Kurs 320° fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
780 (480)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: 1 DME KBO, (R 288 COL) vor der Landebahnschwelle 32 R

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 1

7. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Wipper VOR (WYP)

Abflug von WYP (IAF) auf R 140; Endanflugkurs 247° in Richtung LO „LW“ in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 9 DME KBO (R 160 WYP) beginnen (FAF); LO „LW“ nicht unter 1430 überfliegen.

Nach Überfliegen von LO „LW“ Endanflug mit Kurs 247° fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1000 (730)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: 1 DME KBO, (R 205 WYP) vor der Landebahnschwelle

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 2

8. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)

Abflug von COL (IAF) auf R 330; Endanflugkurs 247° in Richtung LO „LW“ in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 9 DME KBO (R 317 COL) beginnen (FAF); LO „LW“ nicht unter 1430 überfliegen.

Nach Überfliegen von LO „LW“ Endanflug mit Kurs 247° fortsetzen.

Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 7

Fehlanflugpunkt: 1 DME KBO (R 291 COL) vor der Landebahnschwelle 25

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 2

6. In § 2 Abs. 6 wird (werden) die Angaben über die Hindernisfreihöhen der Luftfahrzeugkategorie A und B „960“ und „980“ jeweils durch die Angabe „1000“ ersetzt.

7. In § 2 Abs. 7 Nr. 5 wird (werden) die Angaben über die Hindernisfreihöhen „960 (690)“ durch die Angaben „1000 (730)“ ersetzt.

8. In § 3 Abs. 2 wird (werden) Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 durch folgende Fassung ersetzt:

„(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahnen 32 L/32 R von Startbahn 32 L sind Abflüge von Strahlflugzeugen in der Zeit von 2100 bis 0500 Uhr MGZ (2000–0400 während der gesetzlichen Sommerzeit) nicht zulässig.

DK 1: Geradeaus bis 2 DME KBO;
Rechtskurve, auf R 225 WYP bis WYP (▲);
auf R 019 WYP bis DOM (▲);
auf R 019 DOM bis 6 DME DOM;
Linkskurve und B 5 erfliegen.
Anfangsflughöhe: 5000
Mindestreife-flughöhe: Von 25 DME KBO bis zum Erfliegen B 5: 4000

DK 3: Geradeaus bis 2 DME KBO;
Rechtskurve, auf R 248 GMH bis GMH (▲).
Anfangsflughöhe: FL 60
Mindestreife-flughöhe: Von 25 DME KBO bis GMH: 5000

DK 4: Geradeaus bis 2 DME KBO;
Rechtskurve, auf R 248 GMH bis zum Erfliegen des R 115 WYP
in Richtung SIGEN (▲).
Anfangsflughöhe: FL 60
Mindestreife-flughöhe: Von 25 DME KBO bis SIGEN: 5000

DK 5: Geradeaus bis 3 DME KBO;
Linkskurve, auf R 076 NOR bis NOR (▲).
Ein Überfliegen von 4 DME KBO nach Norden ist zu vermeiden.
Anfangsflughöhe: FL 60

Anmerkung: Flüge, die in FL 210 oder darüber geplant sind, müssen in der Lage sein, die FIR/UIR-Grenze (23 DME nach Überfliegen von NOR) in FL 200 oder darüber und 28 DME NOR in FL 210 oder darüber zu überfliegen.“

2. Bei Benutzung der Startbahn 14 L/14 R

DK 21: Geradeaus in Richtung „LV“, bei 3.5 DME KBO
Linkskurve, Weiterflug bis WYP (▲);
auf R 019 WYP bis DOM (▲);
auf R 019 DOM bis 6 DME DOM;
Linkskurve und B 5 erfliegen.
Anfangsflughöhe: 5000
Höhenbeschränkung: Überfliegen von 3.5 DME KBO in 1500 oder darüber.

Mindestreife-flughöhe: Von 25 DME KBO bis zum Erfliegen B 5: 4000

DK 23: Geradeaus in Richtung „LV“ bei 3.5 DME KBO Linkskurve;
auf R 280 COL bis COL (▲);
R 028 COL bis GMH (▲).
Anfangsflughöhe: FL 60
Höhenbeschränkung: Überfliegen von 3.5 DME KBO in 1500 oder darüber.

Mindestreife-flughöhe: Von 14 DME nach Überfliegen von COL bis GMH: 5000

DK 24: Geradeaus in Richtung „LV“, bei 3.5 DME KBO
Linkskurve;
auf R 280 COL bis COL (▲);
auf R 090 COL bis 17 DME COL;
Rechtskurve und B 1 erfliegen.
Anfangsflughöhe: FL 60

Höhenbeschränkung: Überfliegen von 3.5 DME KBO in 1500 oder darüber.

Mindestreife-flughöhe: Von 7 DME nach Überfliegen von COL bis zum Erfliegen von B 1: 5000

DK 25: Geradeaus in Richtung „LV“, bei 5 DME KBO
Rechtskurve, auf R 107 NOR bis NOR (▲).
Anfangsflughöhe: FL 60

Anmerkung: Flüge, die in FL 210 oder darüber geplant sind, müssen in der Lage sein, die FIR/UIR-Grenze (23 DME nach Überfliegen von NOR) in FL 200 oder darüber und 28 DME NOR in FL 210 oder darüber zu überfliegen.

3. Bei Benutzung der Startbahn 25

Von Startbahn 25 sind Abflüge von Strahlflugzeugen in der Zeit von 2100 bis 0500 Uhr MGZ (2000 bis 0400 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) nicht zulässig.

DK 31: Geradeaus bis 2 DME KBO;
Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 270 COL in Richtung COL;
bei 14 DME COL Linkskurve;
auf R 180 WYP bis WYP (▲);
auf R 019 WYP bis DOM (▲);
auf R 019 DOM bis 6 DME;
Linkskurve und B 5 erfliegen.
Anfangsflughöhe: 5000

Mindestreife-flughöhe: Von 25 DME KBO bis zum Erfliegen B 5: 4000

DK 33: Geradeaus bis 2 DME KBO;
Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 270 COL bis COL (▲);
auf R 028 COL bis GMH (▲).
Anfangsflughöhe: FL 60

Mindestreife-flughöhe: Von 14 DME nach Überfliegen von COL bis GMH: 5000

DK 34: Geradeaus bis 2 DME KBO;
Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 270 COL bis COL (▲);
auf R 090 COL bis 17 DME COL;
Rechtskurve und B 1 erfliegen.
Anfangsflughöhe: FL 60

Mindestreife-flughöhe: Von 7 DME nach Überfliegen von COL bis zum Erfliegen von B 1: 5000

DK 35: Geradeaus bis 14 DME in Richtung NOR;
Rechtskurve, auf R 093 NOR bis NOR (▲).
Anfangsflughöhe: FL 60

Anmerkung: Flüge, die in FL 210 oder darüber geplant sind, müssen in der Lage sein, die FIR/UIR-Grenze (23 DME nach Überfliegen von NOR) in FL 200 oder darüber und 28 DME NOR in FL 210 oder darüber zu überfliegen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

**Sechste Verordnung zur Änderung der
Sechsendreißigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der
Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen
Bodenfunkstellen)**

vom 13. Februar 1984

Frankfurt a. M., den 13.02.84
BFS/Z I 5/I 4 - Az.: 062 52

Aufgrund des § 26 a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Sechsendreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen) vom 15. April 1971 (BAnz. Nr. 80 vom 29. April 1971; NfL I, Nr. 94/71), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsverordnung vom 06. Juli 1983 (BAnz. Nr. 127 vom 13. Juli 1983; NfL I, Nr. 143/83), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 wird

unter „Standort Bodenfunkstelle, Land, Frequenzen in Megahertz (MHz), Anmerkungen“

- a) die Zeile „Allendorf-Eder, HES, 123.000, auch P“ gestrichen;
- b) in der Zeile „Donauwörth-Genderkingen, BAY, 123.000, auch ENG“ die Frequenz „123.000“ durch die Frequenz „123.050“ ersetzt;
- c) die Zeile „Egelsbach, HES, 122.050, auch P“ gestrichen;
- d) in der Zeile „Emden, NDS, 122.500“ nach der Frequenz „122.500“ die Anmerkung „auch P“ angefügt;
- e) zwischen der Zeile „Emden, NDS, 122.500“ und der Zeile „Emmendingen-Windenreute, BAW, 130.600“ die Zeilen
„Emden, NDS, 122.600, nur P“,
„Emden, NDS, 123.000, nur P“,
„Emden, NDS, 123.650, nur P“,
„Emden, NDS, 130.600, nur P“,
eingefügt;
- f) in der Zeile „Giengen/Brenz, BAW, 122.850, auch ENG“ die Frequenz „122.850“ durch die Frequenz „122.350“ ersetzt;
- g) zwischen der Zeile „Höxter-Holzminden, NRW, 122.500, auch P“ und der Zeile „Hütten/Hotzenwald, BAW, 130.125“ die Zeile „Hünsborn bei Freudenberg, NRW, 130.125“ eingefügt;
- h) in der Zeile „Laichingen, BAW, 122.825“ die Frequenz „122.825“ durch die Frequenz „123.625“ ersetzt;
- i) zwischen der Zeile „Leer-Nüttermoor, NDS, 123.650, nur P“ und der Zeile „Leipheim, BAY, 122.500“ die Zeile „Leiberdingen, BAW, 129.975“ eingefügt;

- j) in der Zeile „Lemwerder, NDS, 122.350, auch ENG/ auch P“ die Anmerkung „auch P“ gestrichen;
- k) in der Zeile „Salzgitter-Drütte, NDS, 122.850“ nach der Frequenz „122.850“ die Anmerkung „auch P“ angefügt;
- l) zwischen der Zeile „Salzgitter-Drütte, NDS, 122.850“ und der Zeile „Salzgitter-Schäferstuhl, NDS, 122.500“ die Zeile „Salzgitter-Drütte, NDS, 122.050, nur P“ eingefügt;
- m) zwischen der Zeile „Salzgitter-Schäferstuhl, NDS, 122.500“ und der Zeile „Saulgau, BAW, 123.600“ die Zeile „Salzgitter-See, NDS, 130.125“ eingefügt;
- n) die Zeile „Westerland/Sylt, SLH, 257.800, MIL“ gestrichen;

2. § 1 Abs. 2 wird durch die folgende Fassung ersetzt:

„(2) Über die in Absatz 1 festgelegten Frequenzen hinaus werden für die nachstehend genannten Zwecke die folgenden Frequenzen festgelegt:

Zweck	Frequenz in MHz
1. Für den Motorflugbetrieb	
Ausbildungs- und Übungsbetrieb, sofern es sich um Flugplatzverkehr handelt	122.300
Einschränkung:	
Die Frequenz 122.300 MHz wird nicht zugeteilt an Flugplätzen, die weniger als 50 Seemeilen von der Schweizer Grenze entfernt sind.	
2. für den Hängegleiter-, Gleitflugzeug- und Ultraleichtflugzeugbetrieb	
Ausbildungs- und Übungsbetrieb	123.425
3. für den Segelflugbetrieb	
a) Ausbildungs- und Übungsbetrieb, sofern es sich um Flugplatzverkehr handelt	123.500
b) Überlandstreckenflüge	122.550
c) Ausbildungs- und Übungsbetrieb, sofern es sich nicht um Flugplatzverkehr handelt	123.150
d) Segelflugbetrieb, außer Ausbildungs- und Übungsbetrieb	123.350
e) Begleit- und Rückholbetrieb	123.400
4. für den Freiballonsport	122.250

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12.04.1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

H i e l s c h e r

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., den 01. März 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 45/84	Information zur betrieblichen Nutzung des Start- und Landebahnsystems auf dem Flughafen Frankfurt (Main) nach Inbetriebnahme der Startbahn 18	54
I – 46/84	Abwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafen Frankfurt (Main) nach Inbetriebnahme der Startbahn 18	54
I – 47/84	Einführung eines Rollverkehrsführungssystems am Flughafen Frankfurt (Main)	54
I – 48/84	Bekanntmachung über Aufbau und Dienste der Luftraumnutzungszentrale (LRNZ) der Bundesrepublik Deutschland	55
I – 49/84	Maßnahmen zur Regelung der Verkehrsflüsse	56
I – 50/84	Bekanntmachung über die Benutzergebühren gemäß Artikel XIV der Abkommen über die gemeinsame Finanzierung von Luftfahrt-Bodendiensten in Island, Grönland und den Faröern für das Kalenderjahr 1984	58
I – 51/84	Änderung der Bekanntmachung über die Verwendung von Kraftstoff nach DIN 51600 – S (als Super oder Mogas bezeichnet) in Luftfahrzeugen	58
I – 52/84	Zuteilung von Info-Frequenzen an Segelfluggelände	59
I – 53/84	Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Friedrichshafen	59
I – 54/84	Ergänzende Bekanntmachung zu der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Saulgau	60
I – 55/84	Flugbetriebsregelung für den Sonderlandeplatz Saulgau	60

Inhaltsangabe der NfL II 15/84 vom 01. März 1984

II – 15/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 16/84 vom 01. März 1984

II – 16/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–31. Januar 1984)

Inhaltsangabe der NfL II 17/84 vom 01. März 1984

II – 17/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

I – 45/84

Information zur betrieblichen Nutzung des Start- und Landebahnsystems auf dem Flughafen Frankfurt (Main) nach Inbetriebnahme der Startbahn 18

Wiesbaden, den 31.01.84
III a 3 – 66 m 28.01

Mit Inbetriebnahme der Startbahn 18 auf dem Flughafen Frankfurt (Main) ist das gesamte Start- und Landebahnsystem (25 R/07 L, 25 L/07 R, 18) so zu nutzen, daß im Hinblick auf die in den Nachrichten für Luftfahrer festgesetzten Abflugstrecken eine möglichst günstige Verteilung des Fluglärms im Sinn des Planfeststellungsbeschlusses betreffend Ausbau des Flughafens Frankfurt (Main) vom 23. März 1971 eintritt. Unter Beachtung der zulässigen Rückenwindkomponenten und Bremskoeffizienten ist dabei eine optimale Ausschöpfung der Kapazität aller drei Bahnen anzustreben.

Der Hessische Minister für
Wirtschaft und Technik
In Vertretung

Kirst

I – 46/84

Abwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafen Frankfurt (Main) nach Inbetriebnahme der Startbahn 18

Frankfurt a. M. den 07.02.84
I1/14 – 032 EDDF

Auf der Grundlage der Regelung des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 31.01.1984 (NfL I – 45/84) über die betriebliche Nutzung des Start- und Landebahnsystems auf dem Flughafen Frankfurt (Main) nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 sowie aufgrund einer ergänzenden verkehrspolitischen Vorgabe des Bundesministers für Verkehr, Starts nach Osten, Süden und Westen bevorzugt über die Startbahn 18 abzuwickeln, erfolgt nachstehende Regelung:

1. Bevorzugte Landerichtung

Landenden Luftfahrzeugen wird bevorzugt die Landerichtung 25 zugewiesen, vorausgesetzt, die Rückenwindkomponente ist nicht größer als 5 kt. Die Landerichtung wird jedoch auch bei einer Rückenwindkomponente von weniger als 5 kt gewechselt, wenn die Bremswirkung auf den Landebahnen durch Eis, Schnee, Schneematsch usw. beeinträchtigt ist.

2. Bevorzugte Startrichtung bei Landerichtung 25

Zur Gewährleistung eines flüssigen und reibungslosen Verkehrsablaufes werden auf dem Parallelbahnsystem Abflüge in östliche, südliche und westliche Richtung nachrangig gegenüber Anflügen abgewickelt.

Vorausgesetzt die Rückenwindkomponente ist nicht größer als 5 kt wird zur optimalen Nutzung des Bahnsystems – insbesondere bei hohem Anflugverkehrsaufkommen –

- für Abflüge in nördliche Richtungen grundsätzlich die Startrichtung 25 zugewiesen und
- für Abflüge in östliche, südliche und westliche Richtungen in der Regel die Startbahn 18 zugewiesen. Ausnahmen hierzu sind möglich, wenn es die Verkehrslage zuläßt, bzw. Gründe der Luftverkehrssicherheit es erfordern.

3. Bevorzugte Startrichtung bei Landerichtung 07

Vorausgesetzt die Rückenwindkomponente ist nicht größer als 5 kt wird

- für Abflüge in nördliche Richtungen die Startrichtung 07 zugewiesen und
- für Abflüge in östliche, südliche und westliche Richtungen in der Regel die Startbahn für den kürzesten Flugweg zugewiesen. Abhängig vom Verkehrsaufkommen wird die Flugsicherung eine andere Startbahn anbieten, um die Verkehrsabwicklung zu beschleunigen.

Zum gleichen Zeitpunkt wird das NfL I – 267/70 aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o B

I – 47/84

Einführung eines Rollverkehrsführungssystems am Flughafen Frankfurt (Main)

Wiesbaden, den 16.01.84
III a 3 – 66 m 28.01

Zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Rollverkehrs am Flughafen Frankfurt (Main) werden mit Inbetriebnahme der Startbahn 18 Rollanweisungen durch Vorfeldkontrolle (Flughafen Frankfurt (Main) AG) und Turm/Rollkontrolle (Bundesanstalt für Flugsicherung) entsprechend dem nachstehend beschriebenen Rollverkehrsführungssystem erteilt.

Das Rollverkehrsführungssystem wird nach drei Rollverfahren entsprechend der jeweiligen betrieblichen und meteorologischen Randbedingungen betrieben:

Rollverfahren 1: Standard Taxi Routes

in der Regel

- bei hohem Verkehrsaufkommen auf der Nordbahn
- bei Bodensicht < 800 m

Rollverfahren 2: Standard Short Cuts

als Abkürzungen der Standard Taxi Routes in der Regel

- bei geringem Verkehrsaufkommen auf der Nordbahn
- bei Bodensicht ≥ 800 m

Rollverfahren 3: Flexible Taxi Routes

in Ausnahmefällen.

Das Rollverkehrsführungssystem gilt für den gesamten zivilen Rollverkehr.

Weitere Informationen sind dem Aeronautical Information Circular AIC 2/84 zu entnehmen.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag

Dr. L u d w i g

Bekanntmachung über Aufbau und Dienste der Luftraumnutzungszentrale (LRNZ) der Bundesrepublik Deutschland

Frankfurt a. M., den 27.01.84
13c1 - 062

1. Organisation der Verkehrsflußregelung und der Koordination der besonderen Nutzung des Luftraumes in der Bundesrepublik Deutschland

Die Verkehrsflußregelung und die Koordination der besonderen Nutzung des Luftraumes werden in der Bundesrepublik Deutschland zentral von der Luftraumnutzungszentrale der Bundesanstalt für Flugsicherung wahrgenommen.

1.1 Verkehrsflußregelung

1.1.1 Die Verkehrsflußregelung basiert auf dem im ICAO Doc 9206 SP EUR enthaltenen Konzept für einen integrierten europäischen Verkehrsflußregelungsdienst.

Danach ist die LRNZ eine Verkehrsflußregelungsstelle des europäischen Verkehrsflußregelungsdienstes und für die Wahrnehmung der Verkehrsflußregelung im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland und in einem Teil des Luftraums Österreichs und der Schweiz zuständig.

1.1.2 Der Verkehrsflußregelungsdienst hat die Aufgabe, Störungen in Verkehrsabläufen frühzeitig zu erkennen, Überlastsituationen beim Flugverkehrskontrolldienst zu verhindern und geeignete Maßnahmen zur Steuerung betroffener Verkehrsströme zu treffen.

1.1.3 Zu den Maßnahmen zur Verkehrsflußregelung gehören u. a. das Zeitraster-Zuweisungsverfahren und Empfehlungen für Alternativ-Streckenführungen.

Einzelheiten des Zeitraster-Zuweisungsverfahrens sind in Ziffer 2, Hinweise auf die Möglichkeit der Flugdurchführung über Alternativstreckenführungen und die Abgabe von Ersatzflugplänen in Ziffer 3 enthalten.

1.1.4 Aktuelle Meldungen über Verkehrsbeschränkungen sind bei den Flugberatungsstellen vorhanden und können dort oder über den automatischen Anrufbeantworter der LRNZ (Tel.: 0611 - 693018) eingeholt werden.

1.2 Besondere Nutzung des Luftraums

In diesem Sachgebiet werden bestimmte Vorhaben der besonderen Nutzung des Luftraumes der Bundesrepublik Deutschland (Flüge durch Gebiete mit Flugbeschränkungen, überregionale Luftfahrtveranstaltungen, Luftübungen, Sonderflüge u. a.) in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen militärischen und/oder zivilen Partnern koordiniert und ggf. veröffentlicht.

1.3 Postanschrift, Fernmeldeverbindungen und Dienstzeiten der LRNZ

1.3.1 Postanschrift: Bundesanstalt für Flugsicherung
FS-Regionalstelle Frankfurt
- Luftraumnutzungszentrale -
Flughafen

6000 Frankfurt (Main) 75

1.3.2 Fernmeldeverbindungen:

a) Leiter der LRNZ: Tel.: 0611 - 690-4774

b) Verkehrsflußregelungsdienst:
Tel.: 0611 - 690-4734 und 4739
0611 - 693018 (automatischer Anrufbeantworter)

AFTN-Adresse: eddfzd

c) Koordination der besonderen Nutzung des Luftraums:

Luftübungen, Sonderflüge:

Tel.: 0611 - 690-4798

Zivile Luftfahrtveranstaltungen:

Tel.: 0611 - 690-4706

AFTN-Adresse: eddfzdoo

TELEX-Nr. 04 16987 cmeco d

1.3.3 Dienstzeiten der LRNZ:

a) Verkehrsflußregelungsdienst: täglich H 24

b) Koordination der besonderen Nutzung des Luftraumes:
Montag bis Freitag von 0730-1600 Uhr Ortszeit

2. Verfahren zur Verkehrsflußregelung mittels Zeitraster-Zuweisungsverfahren (Slot-Allocation Procedure = SLAP)

2.1 Bei Störungen der Verkehrsströme infolge von Annahmebeschränkungen für Flüge in bestimmte Gebiete bzw. zu bestimmten Flughäfen führt die LRNZ die Verkehrsflußregelung durch.

Dabei wird das Zeitraster-Zuweisungsverfahren (SLAP) angewandt, das

- eine Überlastung des Flugsicherungssystems durch zeitliche Verlagerung von Flügen verhindert

- die verfügbaren Kapazitäten der Flugsicherungssysteme voll ausschöpft,

- durch frühzeitige Zuweisung von Zeitrastern (SLOTs) an die Luftverkehrsgesellschaften diesen die Planung für den Einsatz des Fluggerätes und des Personals erleichtert

- einen möglichst wirtschaftlichen Flugbetrieb durch Reduzierung von Verzögerungen vor dem Start und durch Vermeidung von Verzögerungen während des Reisefluges gewährleistet.

2.2 Das Zeitraster-Zuweisungsverfahren gilt für Abflüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und für Abflüge nach Sichtflugregeln (VFR) mit Wechsel nach IFR aus dem Zuständigkeitsbereich der LRNZ.

2.3 IFR-Flüge, die die Bundesrepublik Deutschland überfliegen, werden gem. dem in Ziff. 1 angeführten ICAO-Konzept gleichrangig mit den Abflügen aus der Bundesrepublik Deutschland behandelt.

2.4 Zum Erreichen der unter Ziffer 2.1 angeführten Ziele und betrieblichen Vorteile des Zeitraster-Zuweisungsverfahrens ist die Beachtung der nachstehend aufgeführten Verfahrensvorschriften erforderlich. Dies gilt insbesondere für die rechtzeitige Übermittlung von Flugplänen, deren Änderung oder Streichung und für die Einhaltung der zugewiesenen Abflugzeiten.

2.5 Sobald aufgrund aktueller Informationen eine Verkehrsflußsteuerung erforderlich wird, leitet die LRNZ durch Herausgabe entsprechender AFTN-Meldungen die Anwendung des Zeitraster-Zuweisungsverfahrens ein. Dabei wird sowohl der von der Maßnahme betroffene Verkehrsstrom bzw. Streckenpunkt als auch (soweit absehbar) die Dauer der Beschränkung mitgeteilt.

2.6 Die Luftraumnutzer können sich über die gültigen Verkehrsflußsteuerungsmaßnahmen beim Verkehrsflußregelungsdienst der LRNZ (s. Ziffer 1.3.2 b) oder bei den Flugberatungsstellen (s. Ziffer 1.1.4) informieren.

2.7 Falls kein Dauerflugplan (RPL) vorliegt, ist für die Flüge gem. Ziffer 2.2 eine frühzeitige Flugplanabgabe - spätestens 3 Stunden vor der voraussichtlichen Abflugzeit (ETD) - erforderlich.

2.8 Um die bestmögliche Ausschöpfung der verfügbaren Annahmeraten zu erreichen, sind die Luftraumnutzer gehalten, für Flüge, die dem Zeitraster-Zuweisungsverfahren unterliegen, Änderungen zur ETD von mehr als 20 Minuten und Streichungen von Flugplänen umgehend der zuständigen Flugberatungsstelle bzw. der LRNZ mitzuteilen.

2.9 Für alle dem Zeitraster-Zuweisungsverfahren unterliegenden Flüge aus dem Zuständigkeitsbereich der LRNZ ist frühestens 2 Stunden und nicht weniger als 30 Minuten vor der jeweiligen ETD ein Abflugraster (Departure-SLOT) entweder direkt bei der LRNZ (Tel. Nr. gem. Ziffer 1.3.2) oder über die zuständige Flugberatungsstelle einzuholen.

Anmerkung 1: Sollte die Einholung eines Abflugrasters im Einzelfall erst weniger als 30 Minuten vor ETD erfolgen, so muß mit der Zuweisung eines ungünstigeren Zeitrasters gerechnet werden.

Anmerkung 2: Bei Einholung eines Abflugrasters kann die Angabe der geschätzten Überflugzeit für einen entfernt gelegenen Streckenpunkt verlangt werden. Die Notwendigkeit hierfür ist nur in Ausnahmefällen gegeben und wird im Bedarfsfall in der AFTN-Meldung gemäß Ziffer 2.5 unter Angabe des betroffenen Streckenpunktes angekündigt.

2.10 Sobald für den Lauftraumnutzer erkennbar wird, daß ein zugeteilter Abflugraster nicht eingehalten werden kann, ist die LRNZ direkt oder über die zuständige Flugsicherungsdienststelle unverzüglich zu unterrichten.

3. Alternativstreckenführungen / Abgabe von Ersatzflugplänen

3.1 Zur Verminderung von Verzögerungen für Flüge in Gebiete mit Annahmebeschränkungen erteilt der Verkehrsflußregelungsdienst der LRNZ auf Anfrage Empfehlungen für Alternativstreckenführungen, auf denen die Problemgebiete umflogen werden können.

3.2 Bei Abgabe des dazu erforderlichen Ersatzflugplanes ist folgendes Verfahren zu beachten.

3.2.1 Luftfahrzeugführer von Flügen, für die ein Dauerflugplan (RPL) vorliegt oder für die bereits ein Einzelflugplan (FPL) aufgegeben wurde, und für die im Planungsstadium eine betrieblich günstigere Alternativstreckenführung innerhalb der EUR-Region verfügbar wird, sollen den Originalflugplan (RPL oder FPL) aufheben und einen neuen Einzelflugplan (FPL) mit der nunmehr zu befolgenden Streckenführung aufgeben.

3.2.2 Um Zweifel zu vermeiden, für welchen Flugplan die Aufhebung zutrifft, ist der Buchstabe „Q“ an das im Einzelflugplan eingesetzte Rufzeichen anzufügen. Der Buchstabe „Q“ muß dann auch vom Luftfahrzeugführer bei allen Sprechfunkkontakten während des Fluges in Übereinstimmung mit dem ICAO-Aussprache-Alphabet verwendet werden.

Beispiel: a) Flugplanaufhebungsmeldung / flight plan cancellation message
(CNL - LH 522 - EDDF - LFPO)

b) Ersatzflugplan / replacement flight plan
(FPL - LH 522Q - ...)

c) Funkrufzeichen / radio call sign
LUFTHANSA FIVE TWO TWO QUEBEC

3.2.3 Das gleichzeitige Vorhandensein von zwei oder mehr Flügen in einem Kontrollsektor, mit dem Zusatz QUEBEC im Funkrufzeichen, könnte die Gefahr einer Funkrufzeichen-Verwechslung durch Piloten und/oder Flugverkehrslotsen erhöhen. In diesem Fall kann die Kontrollstelle die Luftfahrzeugführer anweisen, den Zusatz QUEBEC für den Rest der Verweildauer auf der betreffenden Sprechfunkfrequenz wegzulassen. Beim Wechsel auf eine andere Sprechfunkfrequenz muß der Zusatz jedoch wieder benutzt werden.

3.2.4 Flüge, deren ursprüngliche(s) Luftfahrzeugkennung/Funkrufzeichen aus sieben Zeichen besteht, sind aufgrund der Beschränkungen der Luftfahrzeugkennung auf sieben Zeichen in der Flugplanmeldung von dieser Regelung ausgenommen. Ersatzflugpläne für solche Flüge sind vergleichsweise selten und können daher toleriert werden.

4. Diese Bekanntmachung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

NfL I - 67/81, NfL I - 213/81, NfL I - 224/81 und NfL I - 251/82 werden mit gleichzeitiger Wirkung aufgehoben.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I - 49/84

Maßnahmen zur Regelung der Verkehrsflüsse

Frankfurt a. M., den 10.02.84
I 3 c 1 - 062

Zur Aufrechterhaltung eines geordneten Flugverkehrsablaufs innerhalb der Fluginformationsgebiete und der Oberen Fluginformationsgebiete (FIRs und UIRs) der Bundesrepublik Deutschland treten am 12. April 1984, 0000, die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zur Harmonisierung der Verkehrsflüsse in Kraft.

Folgende Begriffe im Text und in den Anlagen haben nachstehende Bedeutung:

Sommer: Zeitraum 12 APR bis 30 SEP 1984

Wochenende: Zeitraum von Freitag 1700 bis Montag 0700

1. Streckenführung

1.1 Zur Vermeidung größerer Verzögerungen während des Sommers sollen Flüge aus der London UIR zu Zielflughäfen in Italien eine Streckenführung durch Rhein UIR meiden.

1.2 Zur Vermeidung von Ballungen und Verzögerungen wird dringend empfohlen, die Flüge gem. der in Anlage A angegebenen Strecken zu planen und durchzuführen.

1.3 Zur Entlastung des Flugverkehrsstreckennetzes wird die Benutzung der in Anlage B angegebenen „Zusätzlichen Flugverkehrsstrecken“ im Rahmen ihrer zeitlichen Verfügbarkeit empfohlen.

2. Flugplankoordinierung

Um Verzögerungen für Ab- und Anflüge von und zu den internationalen Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland und für Flüge, die ohne Zwischenlandung über die Bundesrepublik Deutschland durchgeführt werden, nach Möglichkeit zu vermeiden, wird auf die erforderliche Anmeldung zum Zwecke der Koordinierung gem. Luftfahrthandbuch Deutschland, Bd. I, FAL-1-3 bis FAL-1-5 hingewiesen.

3. Steuerung von Flügen durch die Luftraumnutzungszentrale (LRNZ)

Bei Störungen von Verkehrsflüssen infolge von Annahmebeschränkungen für Flüge in bestimmte Zielgebiete und/oder zu bestimmten Zielflughäfen, führt die LRNZ eine Steuerung der betroffenen Flüge durch. Die bei dieser Steuerung zur Anwendung gelangenden Verfahren und die sich daraus ergebenden zusätzlichen Koordinationserfordernisse sind im Luftfahrthandbuch Deutschland, Bd. I RAC-1-14 bis RAC-1-17 geregelt.

4. Außerkraftsetzung

NfL I - 37/83 vom 03. März 1983 wird mit Wirkung vom 11. April 1984, 2400, außer Kraft gesetzt.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

Anlage A

Streckenführungen

1. Grundsätzliches

Die in dieser Anlage enthaltenen Streckenführungen gelten während der Sommerperiode täglich zwischen 0900 und 1600 Uhr. Sie ermöglichen den Flugverkehrsdiensten eine möglichst flüssige Abwicklung des Luftverkehrs und berücksichtigen außerdem den Wunsch der Luftraumnutzer nach möglichst direkten Streckenführungen.

2. Zuordnung von Ursprungs- oder Zielgebieten

2.1 Nordengland: Manchester, Leeds, Liverpool, Newcastle, Tees-Side, Glasgow, Edinburgh, Prestwick, Aberdeen, Belfast

2.2 Skandinavien: Dänemark (außer den Flughäfen in Jütland), Schweden, Finnland

2.3 Norddeutschland Hamburg, Bremen, Hannover und Berlin und Berlin:

2.4 Griechenland Gruppe A: Limnos, Mitilini, Samos, Kos, Rhodos, Izmir

2.5 Griechenland Gruppe B: Skiathos, Athina, Iraklion, Souda, Mikonos, Santorini

TRAFFIC NORTH-SOUTH

ORIGIN	DESTINATION	WEEK	ROUTING	WEEKEND
U.K. (except U. K.-North) Dublin Belgium	Greece and beyond	UG1-NTM-UB6-TGO UB1W-VIW		DIK-UB6W-KRH-UB6-TGO-UB1W-VIW
	Bulgaria via Yugoslavia and beyond, Beograd	a) UG1-NTM-UB6-TGO-UB1W-VIW KFT b) UG1-ERL-UB5-RDG-UB9		a) DIK-UB6W-KRH-UB6-TGO-UB6-MUN-UR9-KFT b) IDEM
U. K.-North, Netherlands (except EHBK), Northern Fed. Rep. of Germany and Berlin	Greece A-Group and beyond	UB1-FFM FUL-UB5	UG1-RDG-UB9	IDEM
	Greece B-Group and beyond	UB1		IDEM
	Beograd, FIR, Bulgaria (via Yugoslavia) and beyond	UB1-FFM FUL-UB5	UG1-RDG-UB9	IDEM
Munich	Greece	A12/UA12-BZO-UA12-UB23		IDEM
Fed. Rep. of Germany and Berlin (except EDDL, EDDK, EDLG)	Balearic Islands, Barcelona, Gerona	UA9 UG4 UG5	TRA-UG5-SPR	IDEM
EDDL, EDDK, EDLG		a) R15-UR7-UA24E-UA24-SPR b) B1-UA9-TRA-UG5-SPR		a) IDEM b) IDEM
Scandinavia		UA9-SEBER-UA9E-HAM-UG5-FUL-UG5E-UB1-MUN-UA12		IDEM
Northern Fed. Rep. of Germany and Berlin	Italy (except Milano, Torino, Genova)	FUL-UG5E-UB1-MUN-UA12		IDEM

TRAFFIC SOUTH-NORTH

ORIGIN	DESTINATION	WEEK	WEEKEND
Balearic, Islands, Barcelona, Gerona,	Scandinavia	SPR-UG5-TRA-UA9-TIMEN UA9E-HAM-UG5	IDEM
Valencia, Alicante			
Algeria			
Italy (except Milano, Torino, Genova)	Scandinavia, Northern Fed. Rep. of Germany and Berlin	UA12-MUN-UR9-FUL UG5	IDEM

Anlage B

Zusätzliche Flugverkehrsstrecken

Die in dieser Anlage enthaltenen zusätzlichen Flugverkehrsstrecken stehen ganzjährig, jedoch nur an Wochenenden zur Verfügung.

Designator	Significant Points	Remarks
UB6W	Diekirch-Karlsruhe	Eastbound only.
UW26	Tango-Frankfurt	
UW27	LUXIE-Frankfurt	Not available for flights inbound to Frankfurt and Stuttgart.
UW29	Frankfurt-Batty	Westbound only.
UW36	Sprimont-Frankfurt	Eastbound only. Not available for flights inbound to Frankfurt and Stuttgart.
UG4B	Rolat-Trasadingen	Eastbound only. Not available for flights inbound to Zürich.
W41	Juist-Helgoland-Talsa	Eastbound only. Usable only at FL 200 to FL 240 (included).
W42	Alsie-Eelde	Westbound only. Usable only at FL 200 to FL 240 (included).

Anlage C

Entlastungsstrecke (Off-Load route)

Die nachfolgend aufgeführte Entlastungsstrecke kann nur genutzt werden, wenn Verkehrsflußsteuerung aufgrund von Überlast im Bereich Villach durchgeführt wird und die Verfügbarkeit der Entlastungsstrecke durch die LRNZ bekanntgegeben wurde.

Voraussetzung für die Nutzung ist darüberhinaus die Koordination jedes Fluges mit der LRNZ. Nach Bestätigung durch die LRNZ hat der Luftraumnutzer das Q-FPL-Verfahren anzuwenden.

Origin	Destination	Routing
U.K. North, Netherlands, Red. Rep. of Germany	Greece and beyond	UB1 MUN } UA12-BZO
U. K. Central, West and South; Belgium		UB6-TGO-UB1W-KPT- UA12W-UA12-BZO

I – 50/84

Bekanntmachung über die Benutzergebühren gemäß Artikel XIV der abkommen über die gemeinsame Finanzierung von Luftfahrt-Bodendiensten in Island, Grönland und den Faröern für das Kalenderjahr 1984

Bonn, den 03.02.84
L 18/23.31.50-04/22 J 84

Der ICAO-Rat hat der Neufestsetzung der Benutzergebühren für einen Überflug über den Nordatlantik in eine Richtung, gültig für das Kalenderjahr 1984, zugestimmt. Es sollen folgende Gebühren erhoben werden:

1. Die Überfluggebühr für die Benutzung von Diensten und Anlagen, die nach dem **Dänemark-Abkommen** vorgehalten werden, beträgt **170 DKr** für das Kalenderjahr 1984 pro Überflug und Zivillflugzeug.

2. Die Überfluggebühr für die Benutzung von Diensten und Anlagen, die nach dem **Island-Abkommen** vorgehalten werden, beträgt **43 US \$** für das Kalenderjahr 1984 pro Überflug und Zivillflugzeug.

Grundlage dieser Gebühren sind die Aufwendungen, die für die Bereitstellung, Unterhaltung und Betrieb der Luftfahrt-Bodendienste und -Anlagen erforderlich sind.

NfL I – 30/83 wird hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

T h a u

I – 51/84

Änderung der Bekanntmachung über die Verwendung von Kraftstoff nach DIN 51600 – S (als Super oder Mogas bezeichnet) in Luftfahrzeugen

Braunschweig, den 03.02.84
Az.: II 111-602.5/14/84

Die Verwendung von Kraftstoff nach DIN 51600-S („Mogas“) anstelle von Flugbenzin (Avgas) wurde mit NfL I – 198/83 u. a. für Luftfahrzeuge gestattet, „die nicht für gewerbliche Personenbeförderung verwendet werden.“

Da der Begriff „gewerbliche Personenbeförderung“ zu Auslegungsschwierigkeiten geführt hat, wird in NfL I – 198/83, Ziff. 2 (Gelungsbereich), die erste Strichaufzählung wie folgt neu gefaßt:

„ – in Luftfahrzeugen, die nicht aufgrund einer Erlaubnis nach § 5 LuftVG zur Ausbildung von Luftfahrern oder einer Genehmigung nach § 20 LuftVG zur Beförderung von Personen oder Sachen verwendet werden und“

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamtes
Im Auftrag

K ö s s l e r

I – 52/84

Zuteilung von Info-Frequenzen an Segelfluggelände

Tübingen, den 09.02.84
24-15/84 79/1

Im Einvernehmen mit der Bundesanstalt für Flugsicherung hat das Fernmeldeamt Eschborn die Frequenz 129,975 MHz mit dem Rufzeichen Leibertingen-Info an das Segelfluggelände Leibertingen zugeteilt.

Die Frequenz wird am 12.04.1984 in Betrieb genommen.

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag

Lauter

I – 53/84

Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Friedrichshafen

Tübingen, den 15.02.84
24-14/8523/1 -Friedrichshafen

Teil I – Landegebühen

1. Für Landungen von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Landegebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzunternehmer zu entrichten.

Die Landegebühe wird mit der Landung fällig. Sie ist Entgelt im Sinne des § 10, Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Ermäßigte lärm-differenzierte Landegebühen werden nur bei Vorlage eines amtlich anerkannten Lärmzeugnisses oder eines entsprechenden ausländischen amtlichen Lärmzeugnisses bei der Gebührenberechnungsstelle des Flugplatzhalters gewährt."

Eine Landegebühe ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu entrichten.

Keine Landegebühe ist für Flugbewegungen eines Drehflüglers innerhalb des Flugplatzes zu entrichten, die den Rollbewegungen von Flugzeugen entsprechen.

2. für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Landegebühe nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

a) Die Landegebühe beträgt

– bei einem Höchstabfluggewicht bis 7.000 kg im Gewichtsbereich

Lärmzeugnis nach NfL II – 50/80 und Lärmgrenzwert nach den erhöhten Schallschutzanforderungen gem. VO vom 16.08.1976 – 8dB(A) unter Lärmgrenzwert – (oder einem entsprechenden ausländischen amtlichen Lärmzeugnis)

Lärmzeugnis nach NfL II – 50/80 und Lärmgrenzwert nach NfL II – 73/81 LSL (oder einem entsprechenden ausländischen amtlichen Lärmzeugnis), fz mit Strahltriebwerken, die den Anforderungen des ICAO, Annex 16, Kap. 3, entsprechen

	ohne	mit
bis – 1.000 kg	DM 8,10	DM 6,30
von 1.000 – 1.200 kg	DM 9,40	DM 7,40
von 1.200 – 1.400 kg	DM 16,10	DM 12,60
von 1.400 – 2.000 kg	DM 24,20	DM 18,90
von 2.000 – 3.000 kg	DM 48,—	DM 42,—
von 3.000 – 4.000 kg	DM 70,—	DM 62,—
von 4.000 – 5.000 kg	DM 87,50	DM 77,50
von 5.000 – 6.000 kg	DM 114,—	DM 102,—
von 6.000 – 7.000 kg	DM 133,—	DM 119,—

– bei einem Höchstabfluggewicht über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes

	ohne	mit
	DM 20,—	DM 18,—

Die Landegebühe für Luftschiffe beträgt

– bei einer Gesamtlänge bis 50 m	DM 19,—
– bei einer Gesamtlänge bis 60 m	DM 28,—
– bei einer Gesamtlänge über 60 m	DM 37,—

b) Für Schul- und Einweisungsflüge werden Ermäßigungen gewährt, sofern Start oder Landung nicht außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten des Flugplatzes erfolgen.

Die ermäßigte Landegebühe beträgt

– bei einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg 50 vom Hundert der nach 2 a) maßgebenden Sätze
mindestens jedoch DM 7,— (Lfz ohne Lärmzeugnis nach Teil I Nr. 2 a)

mindestens jedoch DM 6,— (Lfz mit Lärmzeugnis nach Teil I, Nr. 2 a)

– bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg 35 vom Hundert des nach 2 a) maßgebenden Satzes

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 Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) notwendig sind. Hierzu zählen auch Ausbildungsflüge für CVFR- und Nachtflugberechtigungen. Wird bei einem diesen Voraussetzungen entsprechenden Schulflug eines Segelflugzeuges ein Schleppflugzeug verwendet, so wird der Flug des Schleppflugzeuges für die Gebührenberechnung einem Schulflug gleichgestellt.

Als Einweisungsflüge im Sinne der Gebührenordnung gelten Flüge, die ein Luftfahrer zum Erwerb einer Musterberechtigung gem. §§ 66 ff LuftPersV durchführen muß. Die Ermäßigung gilt nicht für Flüge zum Vertrautmachen nach § 69, Abs. 4, LuftPersV.

c) Zuschläge zur Landegebühe sind zu entrichten für

1. die Inanspruchnahme der Flugplatzbefeuerung in der Zeit von SS + 30' bis SR – 30' und diese betragen DM 40,—

2. Früh-/bzw. Spätabfertigung außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten und diese betragen pro angefangene Stunde DM 100,—

d) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist keine Landegebühe zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

e) Bei Dienstflügen einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder eines Landes der Bundesrepublik Deutschland mit Luftfahrzeugen bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht sind keine Landegebühen zu entrichten, sofern für jeden derartigen Flug eine amtliche Luftfahrtbehörden-Dienstflug-Bescheinigung vorgelegt wird.

Teil II – Abstellgebühren

1. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Abstellgebühren) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzhalter zu entrichten.

Die Abstellgebühren 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 Abstellgebühren nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht

a) Die Abstellgebühren beträgt

– für jede angefangenen 24 Stunden und

– bei einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg

bis – 1.000 kg	DM 2,80
von 1.000 – 1.200 kg	DM 3,50
von 1.200 – 1.400 kg	DM 4,20
von 1.400 – 2.000 kg	DM 5,50

- bei einem Höchstabfluggewicht **über 2.000 kg**
für jede angefangenen 1.000 kg DM 3,-

b) Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellgebühr maßgebend ist, beginnt 6 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeuges bzw. 6 Stunden nach der Beendigung seiner Unterstellung.

Teil III – Ankermastgebühren

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist neben der Landegebühr gemäß Teil I Nr. 2 a) GebO eine Ankermastgebühr zu entrichten. Diese wird mit der Errichtung des Ankermastes fällig.

- Die Ankermastgebühr beträgt für je angefangene 24 Stunden

für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge	DM 95,-
für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge	DM 140,-
für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge	DM 200,-

Der Zeitraum, der für die Berechnung der Ankermastgebühr maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

Die Ankermastgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10, Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer); der Gebührenschildner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Friedrichshafen, den 31. Januar 1984 Genehmigt!
Tübingen, den 15.02.1984
FLUGHAFEN FRIEDRICHSHAFEN Regierungspräsidium
GMBH

Kaldenbach Reimann

I – 54/84

Ergänzende Bekanntmachung zu der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Saulgau

Tübingen, den 03.02.84
24-14/8521/1 – Saulgau

Die der Fliegergruppe Saulgau e. V. Robert-Bosch-Str. 7, 7968 Saulgau erteilte Genehmigung für den Sonderlandeplatz Saulgau i.d.F. vom 23.02.83 (NfL I – 196/83) wird wie folgt geändert bzw. ergänzt:

1. Ziffer I Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„A. Start- und Landebahn für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge

	Richtung:	Länge:	Breite:
a) Hartbelagbahn:	126°/306°	450 m	15 m
b) Grasbahn:	—	—	—

2. Ziffer II erhält folgende Fassung:

„Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässige Flugmasse
2. Hubschrauber bis zu 2000 kg höchstzulässige Flugmasse
3. selbststartende Motorsegler
4. Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler zugelassen sind:
 - a) Windenschleppstart,
 - b) Flugzeugschleppstart,
5. Ultraleichtflugzeuge

Starts und Landungen mit Ultraleichtflugzeugen dürfen nur auf der genehmigten Hartbelagbahn durchgeführt werden. Im übrigen ist der Flugbetrieb mit Ultraleichtflugzeugen nach der „Allgemein-

verfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland“ und den hierzu ergangenen Änderungen und Ergänzungen (derzeit NfL I – 96/82, I – 161/82, I – 132/83, und I – 194/83) durchzuführen.

6. Personenfallschirme“

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag

Reimann

I – 55/84

Flugbetriebsregelung für den Sonderlandeplatz Saulgau

Tübingen, den 07.02.84
24-14/8521/1 – Saulgau

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom 14. November 1969 wird für den Flugplatzverkehr am Sonderlandeplatz Saulgau folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes mit der Flugleitung des Sonderlandeplatzes (Saulgau Info) Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Lärmhinweis:

Das Überfliegen der Stadt Saulgau und der Teilgemeinden Bondorf und Moosheim ist zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb:

2.1 Motorflugzeuge und Motorsegler mit laufendem Triebwerk fliegen die äußere nordöstliche Platzrunde in 2 800 Fuß über NN (siehe Sichtenflugkarte, AIP Band III.)

2.2 Ist die gelbe Warnblinkleuchte an der Segelflugschleppwinde in Betrieb, dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge und Motorsegler mit laufendem Triebwerk weder starten, landen noch rollen.

2.3 Hubschrauber fliegen ebenfalls die äußere nordöstliche Platzrunde (siehe Sichtenflugkarte) und benutzen zum Starten und Landen die Start- und Landebahn.

2.4 Auf Fallschirmspringer im Bereich des Sonderlandeplatzes ist zu achten.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk benutzen die südwestliche Platzrunde. Im Bereich der Motorplatzrunde ist Segelflugbetrieb unterhalb von 3 800 Fuß über NN nicht gestattet.

3.2 Flugzeugschlepp:

Der Seilabwurf im Flugzeugschleppbereich ist nur an der von der Flugleitung bestimmten Stelle durchzuführen. Nach dem Seilabwurf fliegen die Schleppflugzeuge im Durchstartfall eine verkürzte nordöstliche Platzrunde. Hierbei ist auf Ultraleichtflugzeuge zu achten.

3.3 Windenstart:

Vor Aufnahme des Startwindenbetriebs ist der Flugleitung der verantwortliche Startleiter zu benennen. Er hat zur Flugleitung Verbindung zu halten. Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn am Segelflugstartplatz die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist und sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug befindet und wenn der Windenschleppbereich am Boden und in der Luft frei ist. Starterlaubnis ist für jeden Start einzuholen.

4. Ultraleichtflugbetrieb

4.1 Ultraleichtflugzeuge fliegen die innere nordöstliche Platzrunde in 2 400 Fuß über NN (siehe Sichtenflugkarte).

4.2 Vor Aufnahme des Ultraleichtflugbetriebs ist der Flugleitung der verantwortliche Startleiter zu benennen. Er hat zur Flugleitung Verbindung zu halten und die Hinweise der Flugleitung zu beachten. Starterlaubnis ist für jeden Start einzuholen.

5. Fallschirmabsprünge:

5.1 Absprünge dürfen nur durchgeführt werden, wenn sich kein Luftfahrzeug im Startvorgang bzw. im Landeanflug befindet und wenn der Platzrundenbereich frei ist.

5.2 Bei allen motorgetriebenen Luftfahrzeugen am Boden muß während des Absprungvorganges das Triebwerk abgeschaltet sein.

6. Sonstiger Verkehr auf den Betriebsflächen:

6.1 Während des Flugbetriebs dürfen die Flugbetriebsflächen nur von den Betriebsfahrzeugen des Platzhalters befahren werden. Sonstige Fahrzeuge aller Art und Fußgänger dürfen die Flugbetriebsflächen nur mit persönlicher Erlaubnis der Flugleitung benutzen.

7. Hinweise:

7.1 Die im Luftfahrthandbuch Band III auf Seite 1 unter Ziff. 3

und 5 sowie auf den Seiten Saulgau 3/4 veröffentlichten Angaben sind Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

7.2 Soweit vorstehend nichts anderes bestimmt, ist der Segelflugbetrieb nach der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e. V. in der jeweiligen gültigen Fassung durchzuführen.

8. 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 Ordnungswidrigkeit geahndet werden oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

9. Schlußbestimmungen:

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft. Am gleichen Tag tritt die Regelung vom 16. Dezember 1981 (NfL I – 77/82) außer Kraft, die hiermit widerrufen wird.

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag

P u t z h a m m e r

Berichtigung zu der Bekanntmachung des Genehmigungsverfahrens für Flüge zum Flughafen Hannover während der Hannover Messe 1984

(NfL I – 29/84)

Die Zeiten für die Antragstellung werden wie folgt berichtigt:

vom 14.03. bis 23.03.1984 montags bis freitags von 0800 bis 1600 MEZ,

vom 26.03. bis 03.04.1984 montags bis freitags von 0800 bis 1600 MESZ und

vom 04.04. bis 11.04.1984 täglich von 0800 bis 1600 MESZ.

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt (Main), den 15. März 1984

I - 56/84

Regelung des Luftverkehrs am Flughafen Hannover während der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung 1984

Hannover, den 08.02.84
Az.: 44 - 30.08

Aufgrund von § 29 Abs. 1 LuftVG wird für die Zeit vom 20. bis 27. Mai 1984 folgendes verfügt:

1. Für VFR-Flüge zum Flughafen Hannover ist eine vorherige Genehmigung erforderlich (PPR). Die Genehmigung ist fernschriftlich oder fernmündlich bei der nachstehend genannten Zentralen Koordinierungsstelle bis spätestens 1300 MGZ (1500 Mitteleuropäische Sommerzeit - MESZ) des Vortages zu beantragen.

Anträge können ab 18. Mai 1984 gerichtet werden an:

Zentrale Koordinierungsstelle
Hannover Flughafen
Tel.: (0511) 77 32 25 und 77 32 75
Telex: 924 070 d

Der Antrag muß folgende Angaben enthalten:

- a) Antragsteller
- b) Luftfahrzeugkennzeichen
- c) Luftfahrzeugmuster
- d) Startflugplatz
- e) Voraussichtliche Ankunftszeit (ETA-Datum und Uhrzeit)
- f) voraussichtliche Abflugzeit von Hannover (ETD-Datum) und Uhrzeit
- g) Zielflugplatz
- h) vollständige Anschrift des Antragstellers (mit Telex- oder Telefonnummer)

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

2. Von 0700 bis 1600 MGZ (0900 bis 1800 MESZ) wird auf der Start- und Landebahn 09 R/27 L grundsätzlich nur Flugbetrieb im Rahmen der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung durchgeführt.

Vorführungsbetrieb mit Hochleistungsflugzeugen findet von 0900 bis 1030 und ab 1300 MGZ (1100 bis 1230 und ab 1500 MESZ) statt.

Vorführungen von Hochleistungskunstflugstaffeln finden nur von 0900 bis 1000 und 1300 bis 1500 MGZ (1100 bis 1200 und 1500 bis 1700 MESZ) statt. Für Trainingsflüge steht außerdem die Zeit von 0700 bis 0800 MGZ (0900 bis 1000 MESZ) zur Verfügung.

Bei Flügen von Hochleistungskunstflugstaffeln und Aufstiegen von Heißluftballonen (am 20.05.1984) kann der gesamte übrige Luftverkehr erheblich eingeschränkt werden. Die Zeiten werden rechtzeitig durch NOTAM Class I veröffentlicht werden.

3. Verstöße gegen diese Verfügung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

Dr. Fietz

I - 57/84

Sonderregelung für den Luftverkehr am Flughafen Hannover und in seiner Umgebung anlässlich der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung 1984

Frankfurt a. M., den 26.02.84
I 3 a 3 - 32: 062

Aufgrund des § 21 a Abs. 1 und des § 10 Abs. 3 und 4 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 09. Januar 1976 (Bundesgesetzbl. I S. 53), in Verbindung mit § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (Bundesgesetzbl. I S. 61), wird ergänzend zu der vom Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr erlassenen „Regelung des Luftverkehrs am Flughafen Hannover während der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung 1984“ (Nachrichten für Luftfahrer Teil I - 56/84) die für die Zeit vom 20.05. bis 27.05.1984 geltende Sonderregelung bekanntgemacht:

1. Allgemeines

1.1 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 Luftfahrzeuges entfernt ist.

1.2 Während der Dauer der Sonderregelung sind die an den Start- und Landebahnen zusätzlich durch Dachreiter markierten Aufsetzpunkte an der Start- und Landebahn 09R/27L zurückgezogen.

1.3 Zuordnung von Frequenzen für die Platzkontrolle Hannover:

120,175 MHz

Hannover Turm/Hannover Tower
(Start- und Landebahn 09L/27R)

123,550 MHz

Hannover Turm/Hannover Tower
(Start- und Landebahn 09R/27L)

119,225 MHz

Hannover Turm/Hannover Tower (Ausweichfrequenz)

121,950 MHz

Hannover Rollkontrolle/Hannover Ground

Die aufgeführten Frequenzen sind für den Sprechfunkverkehr in deutscher und englischer Sprache zugelassen.

2. Flüge nach Sichtflugregeln

2.1 Bannerschlepp- und sonstige Flüge zu Reklamezwecken innerhalb der Hannover CTR und im CVFR-Gebiet Hannover sind untersagt.

2.2 Platzrundenflüge am Flughafen Hannover und Stadtrundflüge über dem Stadtgebiet Hannover bedürfen der vorherigen telefonischen Genehmigung durch die Platzkontrolle.

2.3 Die von der Zentralen Koordinierungsstelle zugelassenen Flüge nach Sichtflugregeln haben die im Luftfahrthandbuch, Band III, unter EDVV veröffentlichten Verfahren zu befolgen.

Für Anflüge über die Pflichtmeldepunkte WISKEY 1 und ECHO 1 ist die Frequenz 123,550 MHz zur Aufnahme der Sprechfunkverbindung mit der Platzkontrolle Hannover festgelegt. Über diese Pflichtmeldepunkte anfliegende Luftfahrzeuge müssen damit rechnen, nur über NOVEMBER 1 zum Einflug in die Kontrollzone freigegeben zu werden.

2.4 Für Vorführungs- und Verkaufsflüge hat die FS-Stelle Hannover Sonderverfahren festgelegt.

3. Flüge nach Instrumentenflugregeln

3.1 Flugpläne für Abflüge vom Flughafen Hannover sollten nicht später als eine Stunde vor dem beabsichtigten Start aufgegeben werden, um Startverzögerungen zu vermeiden.

Für Flüge, deren beabsichtigte Abflugzeit vom Flughafen Hannover zwischen 1400 und 1900 Uhr MGZ liegt, ist die voraussichtliche Startzeit mit dem Flugberatungsdienst Hannover 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 Hannover zu vereinbaren.

Für alle Flüge ist eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke einzuholen.

3.2 Übungs- und Überprüfungsflüge nach Instrumentenflugregeln im Nahverkehrsbereich Hannover sind grundsätzlich nicht gestattet; die Flugverkehrskontrollstelle kann Ausnahmen genehmigen, sofern die Verkehrslage dies zuläßt. Für den Flugbetrieb an den Flugplätzen Bückeberg, Celle, Faßberg und Wunstorf gelten die mit den zuständigen Stellen vereinbarten Sonderregelungen.

Soweit in dieser Regelung Zuständigkeiten der Luftfahrtbehörde des Landes angesprochen sind, so ergeht dies im Einvernehmen mit dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr.

Diese Sonderregelung tritt am 20. Mai 1984, 0500 MGZ in Kraft und am 27. Mai 1984, 2100 MGZ außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., den 15. März 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 59/84	20. VO zur Änderung der 20. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)	74
I – 60/84	3. VO zur Änderung der 83. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück)	74
I – 61/84	3. VO zur Änderung der 87. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)	75
I – 62/84	91. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderflughafen Lemwerder)	76
I – 63/84	Änderungen von Flughöhen innerhalb der veröffentlichten Nachttiefflugstrecken	78
I – 64/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Erweiterung der Kontrollzone Ahlhorn	78
I – 65/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Einrichtung einer Kontrollzone und eines Nahverkehrsbereichs Diepholz	79
I – 66/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Einrichtung einer Kontrollzone und eines Nahverkehrsbereichs für den Behelfsflugplatz Klausen	79
I – 67/84	Inbetriebnahme des neuen Landekurssenders (LLZ) auf dem Sonderflughafen Lemwerder, RWY 34	79
I – 68/84	Verschiebung der Landeschwelle 05 auf dem Flughafen Hamburg	80
I – 69/84	Bauarbeiten auf dem Flughafen Hamburg	80
I – 70/84	Erweiterung der Flugplatzgenehmigung für den Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen	81
I – 71/84	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen	81
I – 72/84	Ergänzende Bekanntmachung zur Genehmigung des Sonderlandeplatzes Erbach	81
I – 73/84	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Hockenheim	81
I – 74/84	Bekanntmachung über die Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Nittenau-Bruck	82
Inhaltsangabe der NFL II 18/84 vom 15. März 1984		
II – 18/84	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen	
Inhaltsangabe der NFL II 19/84 vom 15. März 1984		
II – 19/84	Prüfungsfragenkatalog zum Erwerb der Erlaubnis für Freiballonführer	

**Zwanzigste Verordnung zur Änderung
der Zwanzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Flugverfahren für An- und
Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und
vom Flughafen Köln/Bonn)**

vom 29. Februar 1984

Frankfurt a. M., den 29.02.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) wird verordnet:

Artikel 1

Die Zwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn) vom 09. Juli 1970 (BAnz. Nr. 132 vom 23. Juli 1970; NfL I – 212/70), zuletzt geändert durch die Neunzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 11. Januar 1984 (BAnz. S.2181; NfL I – 42/84), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird bei der Einfugstrecke „3 DK“ die Entfernungsangabe „20“ durch die Angabe „29“ ersetzt.

2. In § 2 Abs. 5 wird bei Nr. 5 die Angabe „8 DME NOR“ durch die Angabe „9 DME NOR“ und bei Nr. 7 die Angabe „(R 160 WYP)“ durch die Angabe „(R 161 WYP)“ ersetzt.

3. In § 3 Abs. 2 wird in Nr. 1 die Beschreibung der Abflugstrecke „DK 1“ durch folgende Fassung ersetzt:

„DK 1: Geradeaus bis 2 DME KBO;
Rechtskurve, auf R 225 WYP bis WYP (▲);
auf R 019 WYP bis DOM (▲).
Anfangsflughöhe: 5000
Mindestreife Flughöhe: Von 25 DME KBO bis zum Erfliegen von B 5: 4000

Anmerkung: Bei Flügen, die in Richtung RKN fortgesetzt werden, ist B 5 wie folgt zu erfüllen:
Auf R 019 DOM bis 6 DME DOM;
Linkskurve, auf B 5 bis RKN (▲).“

4. In § 3 Abs. 2 wird in Nr. 2 die Beschreibung der Abflugstrecke „DK 21“ durch folgende Fassung ersetzt:

„DK 21: Geradeaus in Richtung „LV“, bei 3.5 DME KBO
Linkskurve, Weiterflug bis WYP (▲);
auf R 019 WYP bis DOM (▲);
Anfangsflughöhe: 5000
Höhenbeschränkung: Überfliegen von 3.5 DME KBO in 1500 oder darüber

Mindestreife Flughöhe: Von 25 DME KBO bis zum Erfliegen B 5: 4000

Anmerkung: wie bei DK 1“

5. In § 3 Abs. 2 wird in Nr. 3 die Beschreibung der Abflugstrecke „DK 31“ durch folgende Fassung ersetzt:

„DK 31: Geradeaus bis 2 DME KBO;
Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 270 COL in Richtung COL;
bei 14 DME COL Linkskurve;
auf R 180 WYP bis WYP (▲);
auf R 019 WYP bis DOM (▲).
Anfangsflughöhe: 5000

Mindestreife Flughöhe: von 25 DME KBO bis zum Erfliegen B 5: 4000

Anmerkung: wie bei DK 1“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 60/84

**Dritte Verordnung zur Änderung der
Dreiundachtzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Flugverfahren für An- und
Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom
Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück)**

vom 15. Februar 1984

Frankfurt a. M., den 15.02.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Dreiundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück) vom 14. August 1981 (BAnz. Nr. 176 vom 22. September 1981; NfL I – 272/81), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 03. Juni 1983 (BAnz. S. 5513; NfL I – 120/83), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird die Angabe

„Meldepunkt ADOMU R 347 – 8 DME DOM
51°50'10" N 07°32' 00" O R 234 – OSN
187° – MST NDB“

vor der Angabe „Meldepunkt IBURO“ eingefügt.

2. In § 2 Abs. 1 werden die Angaben zu den Einfugstrecken 1 LG durch folgende Fassung ersetzt:

1 LG Hamm DVOR/DME				nicht anzuwenden während der Betriebszeiten des Nachttiefflugsystems
9 DME HMM	13	9	4000	
Münster NDB		9	2500	

3. In § 2 Abs. 5 Nr. 3 wird nach der Überschrift eingefügt:
„Nicht gültig während der Betriebszeiten des Nachttiefflugsystems.“

4. In § 2 Abs. 5 wird „Nr. 4“ ersatzlos gestrichen.

5. In § 2 wird Abs. 6 eingefügt:

„(6) für Platzrundenanflüge werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeug-Kategorie			
A	B	C	D
610	650	760	850

Anmerkung: Platzrundenanflüge sind nur südlich des Flughafens durchzuführen."

6. § 3 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 wird (werden) durch folgende Fassung ersetzt:

„1. Bei Benutzung der Startbahn 25

LG 1: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems.
Unmittelbar Linkskurve,
auf Steuerkurs 185° bis zum Erfliegen des Abflugkurses 226° von MYN bis ROXEL (▲);
Linkskurve, auf R 347 DOM über ADOMU (△) bis DOM (▲).

LG 2: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems.
Geradeaus bis MST (▲),
Rechtskurve, auf R 095 RKN bis RKN (▲).

LG 3: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems.
Linkskurve, auf R 257 OSN bis OSN (▲).

LG 4: Gilt nur während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems.
Geradeaus in Richtung MST bis zum Durchfliegen von R 350 HMM;
Rechtskurve, auf Kurs 360° in Richtung HOP;
Steigflug auf 2500;
bei 25 DME HMM (R 280 OSN) Steigflug fortsetzen;
bei Passieren von 4700 Rechtskurve, Weiterflug bis MST (▲),
auf Kurs 187° von MST bis ADOMU (△);
Linkskurve, auf R 347 DOM bis DOM (▲).

LG 6: Gilt nur während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems.
Geradeaus in Richtung MST bis zum Durchflug von R 350 HMM;
Rechtskurve, auf Kurs 360° in Richtung HOP;
Steigflug auf 2500;
bei 25 DME HMM (R 280 OSN) Steigflug fortsetzen;
bei Passieren von 4700 Rechtskurve, Weiterflug bis OSN (▲).

LG 7: Gilt nur während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Geradeaus in Richtung MST bis zum Durchfliegen von R 350 HMM;
Rechtskurve, auf Kurs 360° in Richtung HOP;
Steigflug auf 2500;
bei 25 DME HMM (R 280 OSN) Steigflug fortsetzen;
bei Passieren von 4700 Rechtskurve in Richtung MST;
bei 29 DME DOM Rechtskurve, auf R 089 RKN bis RKN (▲).

LG 11: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Geradeaus über MST (▲) bis zum Kreuzen von R 354 DOM;
Linkskurve, auf R 347 DOM über ROXEL (▲) und ADOMU (△) bis DOM (▲).

2. Bei Benutzung der Startbahn 07

LG 21: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Nur von Luftfahrzeugen mit Kurzstarteigenschaften (Startlaufstrecke weniger als 600 m) zu benutzen.
Rechtskurve bis zum Erfliegen des Abflugkurses 226° von MYN bis ROXEL (▲);
Linkskurve, auf R 347 DOM über ADOMU (△) bis DOM (▲).

LG 22: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Nur von Luftfahrzeugen mit Kurzstarteigenschaften (Startlaufstrecke weniger als 600 m) zu benutzen.
Rechtskurve, Weiterflug bis MST (▲); auf R 095 RKN bis RKN (▲).

LG 23: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Geradeaus bis MYN (△), auf R 265 OSN bis OSN (▲).

LG 24: Gilt nur während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Geradeaus in Richtung MYN bis zum Durchfliegen von R 008 HMM;
Linkskurve, auf Kurs 330° in Richtung HOP;
Steigflug auf 2500;
bei 28 DME HMM (R 289 OSN) Steigflug fortsetzen;
bei Passieren von 4700 Linkskurve, Weiterflug bis MST (▲);
auf Kurs 187° von MST bis ADOMU (△);
Linkskurve, auf R 347 DOM bis DOM (▲).

LG 26: Gilt nur während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Geradeaus in Richtung MYN bis zum Durchfliegen von R 008 HMM;
Linkskurve, auf Kurs 330° in Richtung HOP;
Steigflug auf 2500;
bei 28 DME HMM (R 289 OSN) Steigflug fortsetzen;
bei Passieren von 4700 Rechtskurve, Weiterflug bis OSN (▲).

LG 27: Gilt nur während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Geradeaus in Richtung MYN bis zum Durchfliegen von R 008 HMM;
Linkskurve, auf Kurs 330° in Richtung HOP;
Steigflug auf 2500;
bei 28 DME HMM (289 OSN) Steigflug fortsetzen;
bei Passieren von 4700 Linkskurve in Richtung MST;
bei 29 DME DOM Rechtskurve, auf R 089 RKN bis RKN (▲).

LG 31: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Geradeaus bis MYN (△);
Rechtskurve, auf Steuerkurs 205° bis zum Erfliegen von R 246 OSN bis ROXEL (▲);
Linkskurve, auf R 347 DOM über ADOMU (△) bis DOM (▲).

LG 32: Gilt nicht während der Betriebszeiten des Nachtflugsystems. Geradeaus bis MYN (△);
Rechtskurve, Weiterflug bis MST (▲);
auf R 095 RKN bis RKN (▲).

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Band II (Kartenband), in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
in Vertretung

Philipp

I - 61/84

Dritte Verordnung zur Änderung der Siebenundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und
Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Flughafen Hamburg)

vom 15. Februar 1984

Frankfurt a. M., den 15.02.84
11 - 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekannt-

machung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Siebenundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 28. August 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I – 258/81) zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 11. Januar 1984 (BAnz. S. 1413; NfL I – 10/84), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 werden die Angaben zu den Meldepunkten SOLTA und BARUM durch folgende Fassung ersetzt:

„Meldepunkt SOLTA 53°01'48"N 09°43'38"O	R 205 – 43 DME – HAM R 020 – ROD R 030 – NIE"
„Meldepunkt BARUM 53°04'00"N 10°29'00"O	R 139 – 48 DME – LBE R 166 – 39 DME – HAM"

2. § 2 Abs. 5 Nr. 9 wird durch folgende Fassung ersetzt:

„(9) **NDB-DME Anflug zur Landebahn 05, ausgehend von Kurskreuzung HITTE**

Abflug von HITTE (IAF) auf R 139 LBE (319°); 12 DME LBE (R 234 HAM) nicht unter 2700 überfliegen. Endanflugkurs 052° in Richtung LO „FU“ in 2000 erfliegen (IF); Sinkflug (5.2 %) bei 7.4 DME ALF (R 126 LBE) beginnen (FAF); LO „FU“ (5.5 DME ALF) nicht unter 1420 überfliegen. Nach Überfliegen von LO „FU“ Endanflug mit Kurs 052° fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
640 (600)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: 1.5 DME ALF vor der Landebahnschwelle 05

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis HAM NDB (4 DME ALF);
Linkskurve in Richtung LBE VORTAC,
Steigflug auf 3500 fortsetzen."

3. § 2 Abs. 5 Nr. 10 wird durch folgende Fassung ersetzt:

„(10) **NDB-DME Anflug zur Landebahn 05, ausgehend von Elbe VORTAC (LBE)**

Abflug von LBE (IAF) auf R 150; 6 DME LBE (R 250 HAM) nicht unter 3500 überfliegen; Endanflugkurs 052° in Richtung LO „FU“ in 2000 erfliegen (IF); Sinkflug (5.2 %) bei 7.4 DME ALF (R 126 LBE) beginnen (FAF); LO „FU“ (5.5 DME ALF) nicht unter 1420 überfliegen. Nach Überfliegen von LO „FU“ Endanflug mit Kurs 052° fortsetzen.

Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 9

Fehlanflugpunkt: wie unter Nr. 9

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 9"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

I – 62/84

Einundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderflughafen Lemwerder)

vom 25. Januar 1984

Frankfurt a. M., den 25.01.84
11 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 04. November 1968 (BGBl. I S. 1113), wird verordnet:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderflughafen Lemwerder sind die in den §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (mißweisend) angegeben. Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen „FL“) sind in Fuß über NN angegeben.

(2) Die Bundesanstalt für Flugsicherung kann vorübergehend abweichende Flugverfahren festlegen, wenn dies aus zwingenden Gründen (z. B. Ausfall von Funknavigationsanlagen) erforderlich wird. Wegen der in diesen Fällen gebotenen Eile werden diese Flugverfahren als „Notam Class I“ bekanntgegeben.

(3) Der nachstehend aufgeführte Meldepunkt wird als Schnittpunkt der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen und, soweit zutreffend, durch Angabe von DME-Werten in Seemeilen festgelegt.

Meldepunkt BASUM 52°46'22"N 08°47'47"O	R 030 – OSN R 180 – 16 DME – BMN
---	-------------------------------------

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Lemwerder sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu dem in Absatz 2 angeführten Anfangsanflugfix durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt; △ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisen- der Kurs	Entfer- nungen	Mindest- Reiseflug- höhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
1 WD ▲ Weser VORTAC ▲ Bremen TVOR/DME	192	19	2500	
2 WD ▲ Nienburg VOR 12 DME BMN ▲ Bremen TVOR/DME	322	21	3500	
		12	2500	
3 WD ▲ BASUM ▲ Bremen TVOR/DME	360	16	2500	

(2) Als Anfangsanflugfix für den Sonderflughafen Lemwerder wird Bremen TVOR/DME festgelegt.

(3) Das Warteverfahren über dem Anfangsanflugfix wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindestwarte- höhe	Kurven- führun- gen	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Bremen TVOR/ DME	180	2500	rechts	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Bremen TVOR/DME wird folgende Sektormindesthöhe festgelegt: 2100

(5) Das Instrumentenanflugverfahren beginnt an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Es wird nachstehend festgelegt:

ILS-Anflug zur Landebahn 34, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)

Abflug von BMN (IAF) auf R 195 (für Luftfahrzeuge der Kategorie A/B) bzw. R 142 (für Luftfahrzeuge der Kategorie C/D); bei 2 DME BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie A/B) bzw. 1.5 DME BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie C/D) Rechtskurve, ILS-Landekurs (337°) in 2500 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei Kreuzen von R 237 BMN (FAF) beginnen, R 282 BMN (247° BW) nicht unter 1790 überfliegen. Fehlanflugpunkt: 7 DME BMN

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	./.	./.	./.	./.
Anflug ohne Gleitwegführung	420 (400)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:

Geradeaus-Steigflug bis 9 DME BMN, Linkskurve in Richtung BMN TVOR/DME, Steigflug auf 2500 fortsetzen.

(6) Platzrundenanflüge sind nur westlich des Flughafens durchzuführen. Für sie werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
420		730	910

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflüge sind im Luftfahrthandbuch, Band II (Kartenband), in Kartenform dargestellt.

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Sonderflughafen Lemwerder ist eine der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechende Abflugstrecke zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung der Abflugstrecke im Rahmen der Flugverkehrsfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für die einzuhaltende Abflugstrecke zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Sofern die Abflugstrecke über den Bereich hinausführt, für den eine Sektormindesthöhe festgelegt ist, werden für die weiterführenden Streckenabschnitte gesonderte Mindestreiseflughöhen festgelegt. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt; △ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben, zu schalten.

2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle:
„Bremen Radar“

2.2 Frequenz: 125.650

2.3 Sekundärradar: Modus A oder Modus 3
Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 34

WD 1: Unmittelbar Linkskurve,
auf Steuerkurs 300° bis 13 DME BMN;
Rechtskurve, auf Steuerkurs 360° bis 18 DME BMN;
Linkskurve, auf R 264 WSR bis EEL.
Anfangsflughöhe: 4000

WD 2: Unmittelbar Linkskurve,
auf Steuerkurs 300° bis 13 DME BMN;
Rechtskurve, auf Steuerkurs 360° bis 18 DME BMN;
Rechtskurve, auf R 264 WSR bis WSR (▲).
Anfangsflughöhe: 4000

WD 3: Unmittelbar Linkskurve in Richtung BMN bis BMN (▲);
auf R 142 BMN bis NIE (▲).
Anfangsflughöhe: 4000
Mindestreiseflughöhe: Von 25 DME BMN bis NIE:
2500

WD 4: Unmittelbar Linkskurve in Richtung BMN bis BMN (▲);
auf R 168 BMN bis BYC (47 DME BMN, ▲);
auf R 001 WRB bis WRB (▲).
Anfangsflughöhe: 4000
Mindestreiseflughöhe: Von 25 DME BMN bis BYC:
3500 von BYC bis WRB: 4500

WD 5: Unmittelbar Linkskurve in Richtung BMN bis BMN (▲);
Rechtskurve, auf R 180 BMN bis BASUM (▲);
Rechtskurve, auf R 15 bis OSN (▲).
Anfangsflughöhe: 4000

2. Bei Benutzung der Startbahn 16

WD 21: Unmittelbar Rechtskurve,
auf Steuerkurs 360° bis 17 DME BMN;
Linkskurve, auf R 264 WSR bis EEL.
Anfangsflughöhe: 4000

WD 22: Unmittelbar Rechtskurve,
auf Steuerkurs 360° bis 17 DME BMN;
Rechtskurve, auf R 264 WSR bis WSR (▲).
Anfangsflughöhe: 4000

WD 23: Geradeaus bis zum Erfliegen des R 315 BMN bis BMN (▲);
auf R 142 BMN bis NIE (▲).
Anfangsflughöhe: 4000

Mindestreiseflughöhe: Von 25 DME BMN bis NIE:
2500

WD 24: Geradeaus bis zum Erfliegen des R 315 BMN bis BMN (▲);
Rechtskurve, auf R 168 BMN bis BYC (47 DME BMN, ▲);
auf R 001 WRB bis WRB (▲).
Anfangsflughöhe: 4000
Mindestreiseflughöhe: Von 25 DME BMN bis BYC:
3500 von BYC bis WRB: 4500

WD 25: Geradeaus bis zum Erfliegen des R 315 BMN bis BMN (▲);
Rechtskurve, auf R 180 BMN bis BASUM (▲);
auf R 15 bis OSN (▲).
Anfangsflughöhe: 4000

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Band II (Kartenband), in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 12. April 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

H i e l s c h e r

I – 63/84

Änderungen von Flughöhen innerhalb der veröffentlichten Nachtiefflugstrecken

Frankfurt a. M., den 23.02.84
BFS/Z – 11a1 – Az.: 321 2

Mit Wirkung vom 15. März 1984 tritt innerhalb der veröffentlichten Nachtiefflugstrecken folgende Änderung in Kraft:

Zwischen den Wendepunkten „C 07“ und „LC 74“ wird die festgelegte Flughöhe in 2900 Fuß über NN geändert; die Flughöhe für Notfälle bleibt unverändert bei 3500 Fuß über NN.

Der Präsident
Der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

I – 64/84

Bekanntmachung über die vorübergehende Erweiterung der Kontrollzone Ahlhorn

vom 14. Februar 1984

Bonn, den 14.02.84
L 16/60.05.02/35 FS 84/II

Aufgrund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet Bremen die Kon-

trollzone Ahlhorn vorübergehend um den nachfolgend beschriebenen Luftraum erweitert.

Kontrollzone Ahlhorn (Erweiterung)

Seitliche Begrenzung

52 56 18 N 08 04 10 E — 53 00 00 N 08 04 10 E — im Uhrzeigersinn auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 6 sm um den Punkt 52 55 25 N 08 10 18 E — 52 56 20 N 08 20 10 E — 52 56 18 N 08 04 10 E.

Obere Begrenzung

2700 Fuß über NN

Zeitliche Wirksamkeit

Vom 19. März 1984 0630 Uhr MGZ bis 06. April 1984 1400 Uhr MGZ.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I — 65/84

Bekanntmachung über die vorübergehende Einrichtung einer Kontrollzone und eines Nahverkehrsbereichs Diepholz

vom 14. Februar 1984

Bonn, den 14.02.84
L 16/60.05.02/35 FS 84/I

Aufgrund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet Bremen vorübergehend eine Kontrollzone und ein Nahverkehrsbereich für den Flugplatz Diepholz errichtet.

1. Kontrollzone Diepholz

Flughafenbezugspunkt 52 35 10 N 08 20 31 E

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 085°/265° durch den Flughafenbezugspunkt verlaufenden Linie mit einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie,

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 175°/355° durch den Flughafenbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie,

c) Obergrenze 2600 Fuß über NN.

2. Nahverkehrsbereich Diepholz

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 52 43 20 N 07 55 00 E — 52 44 30 N 08 40 00 E — 52 26 30 N 08 40 00 E — 52 26 30 N 07 52 50 E — 52 43 20 N 07 55 00 E gegebenen seitlichen Begrenzung.

Vertikal:

Von 1000 Fuß über Grund bis 5000 Fuß über NN

3. Zeitliche Wirksamkeit:

Vom 02. April 1984 0530 Uhr MGZ bis 06. April 1984 1500 Uhr MGZ.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I — 66/84

Bekanntmachung über die vorübergehende Einrichtung einer Kontrollzone und eines Nahverkehrsbereichs für den Behelfsflugplatz Klausen

vom 17. Februar 1984

Bonn, den 17.02.84
L 16/60.05.02/40 FS 84

Aufgrund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet München vorübergehend eine Kontrollzone und ein Nahverkehrsbereich für den Behelfsflugplatz Klausen errichtet.

1. Kontrollzone Klausen

Flughafenbezugspunkt 49 14 17 N 11 55 16 E

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 046°/226° durch den Flughafenbezugspunkt verlaufenden Linie mit einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie,

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 136°/316° durch den Flughafenbezugspunkt verlaufenden Linie mit einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie.

c) Obergrenze 3000 Fuß über NN

2. Nahverkehrsbereich Klausen

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 49 24 N 12 03 E — 49 18 N 12 11 E — 49 04 N 11 47 E — 49 10 N 11 38 E — 49 24 N 12 03 E gegebenen seitlichen Begrenzung.

Vertikal:

Von 1000 Fuß über Grund bis 5000 Fuß über NN.

3. Zeitliche Wirksamkeit:

Am 29.03., 30.03. und 31.03. 1984 von 0500 — 2100 Uhr MGZ und am 01.04.84 von 1200 bis 21 00 Uhr MGZ.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Leopold

I — 67/84

Inbetriebnahme des neuen Landkurssenders (LLZ) auf dem Sonderflughafen Lemwerder, RWY 34

Frankfurt a. M., den 22.02.84
BFS/Z — I 2 — 5132

Mit Wirkung vom 12. April 1984 wird auf dem Sonderflughafen Lemwerder der neue Landkurssender für die Landerichtung 34 in Betrieb genommen.

Die Betriebsdaten sind wie folgt:

Landkurs (LLZ) 337°

Standort: 53 09 15 N
08 37 02 O

Kennung: „ILE“ (India-Lima-Echo)

Frequenz: 111,3 MHz
Betriebszeit: H 24

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 68/84

Verschiebung der Landeschwelle 05 auf dem Flughafen Hamburg

Hamburg, den 09.02.84
VT 41/764.530-21

Nach Wiederherstellung der ICAO-Hindernisfreiheit im Anflugsektor 05 soll die am 12.06.1980 verfügte Landebahnverkürzung um 1.100 m wieder aufgehoben und eine endgültig um 300 m bahneinwärts verschobene Landeschwelle 05 mit dazugehörigen neuen Befeuungsanlagen in Betrieb genommen werden.

Der Beginn des Landebetriebs mit um 300 m bahneinwärts verschobener Landeschwelle 05 ist für den 12. April 1984 geplant und wird durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

1. Äußere Merkmale der Start- und Landebahn 05:

Länge/Breite	3250/45,8 m
TORA	3250 m
TODA	3310 m
ASDA	3250 m
LDA	2950 m
THR ELEV	32 ft
Streifen	3370 m x 300 m

2. Anflug- und Landehilfen

Anflugbefeuerung (System ALPA-ATA), davon die letzten 300 m in Unterflurbauweise.

Anflugblitzbefeuerung (EFAS)

3-BAR VASIS (3° Gleitwinkel)

Unterflurschwellenbefeuerung

Mittellinienbefeuerung

Randbefeuerung

Endbefeuerung

Schwellen- und Festabstandsmarkierung

3. Auf die geänderten Anflugverfahren 05 wird besonders hingewiesen.

4. Für die Startbahn 05 sowie für die Start- und Landebahn 23 ergeben sich keine Änderungen. Auf die Verpflichtung des Luftfahrzeugführers, bei der Berechnung der erforderlichen Startstrecke 23 die Hindernissituation im Abflugsektor Niendorf zu berücksichtigen, wird besonders hingewiesen.

5. Durch die Schwellenverlegung wird der nach § 12 LuftVG festgesetzte Bauschutzbereich für den Flughafen Hamburg (veröffentlicht im Amtlichen Anzeiger der Freien und Hansestadt Hamburg vom 12. Juli 1962) nicht verändert.

6. Mit Inbetriebnahme der um 300 m verkürzten Landebahn 05 treten die im NfL I – 132/80 bekanntgegebenen provisorischen Maßnahmen außer Kraft.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr
und Landwirtschaft
Im Auftrag

von Borstel

I – 69/84

Bauarbeiten auf dem Flughafen Hamburg

Hamburg, den 09.02.84
VT 41/764.530-2/4

Voraussichtlich ab 12.04.1984 werden für die Dauer von etwa 5 Monaten die Startbahndecke der S/L-Bahn 16/34 grunderneuert und eine neue Anflugbefeuerung 16 eingebaut. Der endgültige Termin für die Bauarbeiten wird durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Mit Aufnahme der Arbeiten werden folgende Maßnahmen wirksam:

1. Sperrung der S/L-Bahn 16/34 in gesamter Länge.
2. Sperrung der Rollwege D,E und F.
3. Teilspernung des Rollweges C.
4. Zeitweilige Sperrung der Rollwege S und T.
5. Kreuzungsmöglichkeit der S/L-Bahn 16/34 zwischen den Rollwegen I und K über besonders gekennzeichneten Rollkorridor.
6. Für Starts von Luftfahrzeugen bis 5,7 t Startgewicht am Tage steht ein 600 m langes Teilstück der Rollwege B und C zur Verfügung; es gilt das im Luftfahrthandbuch Deutschland, Band I unter AGA-2-6-2/A, Ziffer 5 vorgeschriebene Abflugverfahren.
7. Heranreichen der Baufelder bei Flugbetrieb bis 75 m beiderseits der S/L-Bahnmittellinie 05/23.
8. Beschränkung der maximalen Höhe der innerhalb des Streifens eingesetzten Baugeräte auf 5 m ü. Gr.
9. Kennzeichnung der innerhalb des Streifens eingesetzten Baugeräte als Luftfahrthindernisse.
10. Abgrenzung der Baustelle gegenüber den benutzbaren Flugbetriebsflächen durch rot-weiße Dachreiter und rote Hindernisfeuer.
11. Durchführung von ILS-Anflügen 23 grundsätzlich nur nach Betriebsstufe I. Die Flughafen Hamburg GmbH wird sich bemühen, die Bauarbeiten so einzuteilen, daß noch bis Ende April CAT II/CAT III-Anflüge möglich sind.
12. Vollsperrung des Flughafens Hamburg (ausgenommen DLH-Nachtluftpostdienst) voraussichtlich in den Monaten Juni/Juli für die Dauer von 6 Wochen in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit zur Durchführung von Bauarbeiten im Bereich des Startbahnkreuzes.
13. Ganztägiges Abschalten
 - der Mittellinienbefeuerung 23 und der Aufsetzzonenbefeuerung 23 und
 - der Mittellinienbefeuerung 05 auf den letzten 850 mfür die 6-wöchige Dauer der Arbeiten im Bereich des Startbahnkreuzes.
14. Im Bereich des Angleichs an das neue Höhenniveau der S/L-Bahnoberfläche 16/34 muß auf der S/L-Bahn 05/23 ca. 200 m vor und hinter dem Startbahnkreuz mit Höhenabsätzen von 20 mm gerechnet werden.
15. Behinderungen im Rollverkehr und Beschränkungen bei Anflügen und Überflügen zu Übungszwecken können nicht ausgeschlossen werden.
16. Eventuell zusätzlich notwendig werdende Flugbetriebsbeschränkungen sowie die Beendigung aller Bauarbeiten werden ebenfalls durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr
und Landwirtschaft
Im Auftrag

von Borstel

I – 70/84

Erweiterung der Flugplatzgenehmigung für den Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen

Stuttgart, den 20.02.84
24-8735 Aalen-Heidenheim/Elchingen/166

Die gem. § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) am 05.07.1978 unter Nr. 24-8735 Aalen-Heidenheim/Elchingen/78 (NfL I – 358/78) vom Regierungspräsidium Stuttgart erteilte Flugplatzgenehmigung für den Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen wird unter

„5. Zugelassene Luftfahrzeuge“ der Buchstabe
„e) Start- und Landebahn I: Ultraleichtflugzeuge
Start- und Landebahn II: Ultraleichtflugzeuge“
angefügt.

Diese Erweiterungsgenehmigung wird vorläufig bis zum 15.02.1989 befristet und tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I) in Kraft.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag

Gowin

I – 72/84

Ergänzende Bekanntmachung zur Genehmigung des Sonderlandeplatzes Erbach

Tübingen, den 16.02.84
24-14/8521/1-Erbach

Nr. 4 der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Erbach (NfL I – 326/78) erhält folgende Fassung:

Der Sonderlandeplatz darf nur von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Flugzeuge bis 2000 kg (MPW)
2. Motorsegler, die mit eigener Kraft starten
3. Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten;

zugelassen sind:

- a) Windenstart
- b) Flugzeugschleppstart

4. Freiballone

Nachtrag

1. Starts mit Freiballonen dürfen nur durchgeführt werden, wenn es die flugbetrieblichen Verhältnisse zulassen und Gelände- und Windverhältnisse einen sicheren Start gewährleisten.

2. Füll- und Startvorgang sind eng mit der Flugleitung am Sonderlandeplatz Erbach zu koordinieren.

3. Aufrüst- und Startplatz ist in einem ausreichenden Abstand gegen Zuschauer abzusichern. Ggf. ist für die Durchführung von Sicherungsmaßnahmen eine ausreichende Anzahl von Ordnungspersonal bereitzuhalten.

4. Sonstige luftrechtliche Vorschriften und Bestimmungen wie Flugplanabgabe, Funk, Betriebsanweisung für den jeweiligen Freiballon, Versicherungen usw. bleiben unberührt.

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag

Putzhammer

I – 71/84

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen

Stuttgart, den 20.02.84
24-8735 Aalen-Heidenheim/Elchingen/166

Die Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen, erlassen vom Regierungspräsidium Stuttgart unter Nr. 24-8735 Aalen-HDH/Elchingen/78 am 20.03.1979, veröffentlicht in den NfL I – 115/79, wird wie folgt geändert:

1. Die Worte „§ 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und“ im ersten Absatz werden ersatzlos gestrichen.

2. Die Ziff. 1.2, erster Satz, erhält folgende Fassung:

„Motorgetriebene Luftfahrzeuge, ausgenommen Ultraleichtflugzeuge, haben die Nordplatzrunde in einer Höhe von 2.600 ft MSL zu benutzen.“

3. Die Ziff. 1.3 erhält folgende Fassung:

„Ultraleichtflugzeuge haben die Südplatzrunde in einer Höhe von 2.100 ft MSL zu benutzen. Der Ein- und Ausflug in/aus der Platzrunde darf nur in/aus südlicher Richtung in einer Höhe von 2.100 ft MSL erfolgen.“

4. Die alte Ziff. 1.3 wird 1.4, die alte Ziff. 1.4 wird 1.5.

Die geänderte Regelung des Flugplatzverkehrs tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I) in Kraft.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag

Gowin

I – 73/84

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Hockenheim

Karlsruhe, den 23.01.84
24-52/2314

Die dem Sportflieger Hockenheim e. V., am 10.02.1978 erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Hockenheim (NfL I – 189/78) wird wie folgt geändert:

In Ziff. 6.a) wird die angegebene Gewichtsbeschränkung von 1500 kg auf 2000 kg erhöht.

Diese Änderung tritt am Tage ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Im Auftrag

Schirp

I – 74/84

**Bekanntmachung
über die Änderung der Genehmigung des
Sonderlandeplatzes Nittenau-Bruck**

Nürnberg, den 16.02.84
Nr.: 315,4-3721.3.19

Die Bekanntmachung der Regierung von Mittelfranken – Luft-
amt Nordbayern – vom 04.04.1977 Nr. 315,4 – 859,31. 53
(NfL I – 154/77) wird in Nr. 2 wie folgt ergänzt:

2.6 Ultraleichtflugzeuge

Regierung von Mittelfranken
– Luftamt Nordbayern –
Im Auftrag

Triftshaeuser

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 29. März 1984

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I – 75/84	Einrichtung einer Flugplatzkontrollstelle am Sonderflughafen Lernwerder	84
I – 76/84	Sperrmaßnahmen im Rahmen von Reparaturen auf dem Flughafen Köln/Bonn im Jahr 1984	84
I – 77/84	Bekanntmachung über eine vorübergehende räumliche und zeitliche Erweiterung des Tiefflugsystems für Tiefflüge militärischer Luft- fahrzeuge bei Nacht über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	84
I – 78/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R57	85
I – 79/84	Rufzeichenänderung am Hubschrauber-Landeplatz Donauwörth	85
I – 80/84	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Neumagen-Dhron	85
I – 81/84	Bekanntmachung über die Änderung der Genehmigung des Verkehrs- landeplatzes Regensburg-Oberhub.	85
I – 82/84	Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Salzgitter- Drütte.	85
I – 83/84	Fragenkatalog für Privatflugzeugführer (PPL (A)) – Alternativbeispiele Navigation –	86

Inhaltsangabe der NfL II 20/84 vom 29. März 1984

II – 20/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 21/84 vom 29. März 1984

II – 21/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten
Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luft-
fahrzeuge (1.–29. Februar 1984)

Inhaltsangabe der NfL II 22–24/84 vom 29. März 1984

II – 22/84 Bekanntmachung über den Widerruf der Verkehrszulassung von Unterschall-
flugzeugen mit Strahltriebwerken

II – 23/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

II – 24/84 Umweltfreundliche Propellerflugzeuge bis 5700 kg Höchstmasse und
Motorsegler

I – 75/84

Einrichtung einer Flugplatzkontrollstelle am Sonderflughafen Lemwerder

Frankfurt a. M., den 15.03.84
I 1 – 032 1

Mit Wirkung vom 12. April 1984 wird am Sonderflughafen Lemwerder Flugplatzkontrolldienst durchgeführt:

Station	Dienst/ Anlage	Rufzeichen	EM	Frequenz MHZ	Betriebszeit
Lemwer- der	TWR	Lemwerder TWR/Turm	A3	122.350	Mo-Fr 0730 Uhr (0630 Uhr während der gesetz- lichen Sommer- zeit) MGZ bis 1530 Uhr (1430 Uhr wäh- rend der ge- setzlichen Sommer- zeit) MGZ ausge- nommen Feiertage. Zu anderen Zeiten PPR.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 76/84

Sperrmaßnahmen im Rahmen von Reparaturen auf dem Flughafen Köln/Bonn im Jahr 1984

Düsseldorf, den 31.01.84
V/A 3 – 31 – 21/241 KB
25 – 02/2 KB

Wegen Reparaturarbeiten sind folgende Sperrmaßnahmen auf dem Flughafen Köln/Bonn zu beachten:

1. Teilspernung der Start- und Landebahn 14 L/32 R vom 05. bis 17. Mai 1984 jeweils von 22.00 LMT bis 06.00 Uhr LMT.

Es wird eine provisorische Schwelle 1200 m von der Schwelle 14 L entfernt in Richtung 32 R aufgestellt. Die benutzbare Länge der Bahn beträgt 2600 m. Die Rollbahnen AA und A 4 sind gesperrt.

Das ILS 32 R bleibt tagsüber in der Zeit von 06.00 Uhr LMT bis 20.00 Uhr LMT in Betrieb.

2. Sperrung der Rollbahn C zwischen Schwelle 07 und Schwelle 32 L vom 17. Mai 1984, 08.00 Uhr LMT bis 22. Juni 1984, 16.00 Uhr LMT.

Die Zurollmöglichkeit zu den Abstellpositionen Z und Y ist gewährleistet.

3. Teilspernung der Start- und Landebahn 07/25 von Schwelle 07 bis zur Kreuzung der Start- und Landebahn 14 L/32 R vom 25. Juni 1984, 08.00 Uhr LMT bis 29. Juni 1984, 18.00 Uhr LMT.

Die Rollbahn A und die Schwelle 07 sind berollbar.

Alle Sperrungen werden nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr gekennzeichnet.

Der Minister
für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

Meyer

I – 77/84

Bekanntmachung über eine vorübergehende räumliche und zeitliche Erweiterung des Tiefflugsystems für Tiefflüge militärischer Luftfahrzeuge bei Nacht über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

Frankfurt a. M., den 02.03.84
BFS/Z – 11a1-Az.: 321 2

In der Zeit vom 23. April bis 18. Mai 1984 wird die militärische Übung „Schwarzes Pferd“ durchgeführt.

In dieser Zeit werden die Nachttiefflug-Teilsysteme Alpha und Bravo bzw. Bravo und Charlie durch Einrichtung von drei zusätzlichen, zeitlich befristeten Nachttiefflugstrecken miteinander verbunden; auf diesen Strecken finden u. a. auch Konturflüge militärischer Luftfahrzeuge in 1000 Fuß GND und darüber statt.

I. Streckenverlauf und räumliche Ausdehnung der o. g. drei zusätzlichen Strecken:

1. Gerade Linie zwischen dem Nachttiefflugsystempunkt LC 75 und dem Nachttiefflugsystempunkt B 01

Flughöhe: 1000 Fuß GND bis 3600 Fuß NN; Flughöhe für Notfälle: 4500 Fuß NN

2. Gerade Linie zwischen dem Nachttiefflugsystempunkt B 04 und dem Nachttiefflugsystempunkt A 01

Flughöhe: 1000 Fuß GND bis 3900 Fuß NN; Flughöhe für Notfälle: 4500 Fuß NN

3. Gerade Linie zwischen dem Nachttiefflugsystempunkt A 02 und dem Nachttiefflugsystempunkt B 05

Flughöhe: 1000 Fuß GND bis 4000 Fuß NN; Flughöhe für Notfälle: 4500 Fuß NN

Breite der o. g. drei Strecken: jeweils 2,5 Seemeilen zu beiden Seiten der jeweiligen Streckenmittellinie

II. Daten und Zeiten:

Im gesamten Nachttiefflugsystem der Bundesrepublik Deutschland und auf den o. g. drei zusätzlichen Nachttiefflugstrecken wird während der gesamten Übungsdauer zu folgenden Zeiten Nachttiefflugbetrieb durchgeführt:

1. Montags, dienstags, mittwochs und donnerstags
SS+30 bis 0200 Z (des darauffolgenden Tages)

2. Freitags
SS+30 bis 2200 Z (sonnabends kein Übungs-Nachttiefflugbetrieb)

3. Montag, den 30.04.1984
SS+30 bis 2200 Z

4. Montag, den 23.04.1984 (Ostermontag) und Dienstag, den 01.05.1984 (Feiertag) kein Übungs-Nachttiefflugbetrieb

III. Datum des Inkrafttretens: 23. April 1984

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 78/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende Anhebung
des Gebietes mit
Flugbeschränkungen ED-R57**

Frankfurt a. M., den 17.02.84
LRNZ-LNS 1 Az.: 321 51

Die Obergrenze des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 (Meldorfer Bucht) wird zu den nachfolgenden Zeiten auf eine Höhe von 22 500 Fuß über NN angehoben.

16. April 1984	0500 – 0800
17. April 1984	0500 – 0900
18. April 1984	0530 – 0930
19. April 1984	0600 – 1000
30. April 1984	0500 – 0730
02. Mai 1984	0500 – 0830
03. Mai 1984	0500 – 0900
04. Mai 1984	0530 – 0930
07. Mai 1984	0730 – 1130
08. Mai 1984	0800 – 1200
09. Mai 1984	0900 – 1300
10. Mai 1984	1030 – 1430
11. Mai 1984	1200 – 1500

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 79/84

**Rufzeichenänderung am
Hubschrauber-Landeplatz Donauwörth**

Frankfurt a. M., den 01.03.84
BFS/Z – 15 – 06252

Mit Wirkung vom 12. April 1984 wird auf dem Hubschrauber-Landeplatz Donauwörth – Position 48 42 30 N 10 46 22 E – das Rufzeichen der Bodenfunkstelle von "MBB-Info" in "Donauwörth-Info" geändert.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 80/84

**Änderung der Genehmigung
des Sonderlandeplatzes
Neumagen-Dhron**

Mainz, den 08.03.84
– 856-181/11/10 –

Die Genehmigung für den Sonderlandeplatz Neumagen-Dhron – IV/5 – 181/11/10 – vom 01.12.1976 (NfL I – 381/77) wurde insofern ergänzt, als bei den zugelassenen Luftfahrzeugen angefügt wurde:

„5. Ultraleichtflugzeuge“.

Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Rheinland Pfalz
Im Auftrag

Dr. Becker

I – 81/84

**Bekanntmachung
über die Änderung der Genehmigung
des Verkehrslandeplatzes
Regensburg-Oberhub**

Nürnberg, den 09.03.84
Nr.: 315.4 – 3721.2.11

Die Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern – hat die Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Regensburg-Oberhub (NfL I – 180/79) mit Bescheid vom 05.03.1984 Nr. 315.4-3721.2.11 wie folgt geändert:

Benutzungsumfang

1. – 4. wie bisher
5. Ultraleichtflugzeuge

Regierung von Mittelfranken
– Luftamt Nordbayern –
im Auftrag

Triftshaeuser

I – 82/84

**Änderung der Genehmigung
des Verkehrslandeplatzes
Salzgitter-Drütte**

Braunschweig, den 07.03.84
– 306.30311-2 –

Die dem Motorflug-Club Salzgitter e. V. am 07.03.1974 erteilte und am 11.12.1981 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Salzgitter-Drütte (NfL I – 252/74 und NfL I – 15/82) habe ich am 15.12.1983 erneut geändert.

Unter Nr. 5. wird angefügt:

„6. Ultraleichtflugzeuge (PPR)“

Im übrigen entsprechen die veröffentlichten geographischen Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes nicht den Gegebenheiten. Sie werden wie folgt berichtigt:

52°09'26" Nord 10°25'56" Ost

Bezirksregierung Braunschweig
Im Auftrag

B o c k

I – 83/84

**Fragenkatalog
für Privatflugzeugführer (PPL (A))
– Alternativbeispiele Navigation –**

Frankfurt a. M., den 14.03.84
Büro NfL – R – 34 40 00

Zu dem Fragenkatalog PPL (A) wird ein Ergänzungsteil – Alternativbeispiele Navigation – mit ca. 80 Seiten Umfang erscheinen. Interessenten, die ihren Fragenkatalog ergänzen wollen, werden gebeten, bis spätestens 30.04.1984 einen mit ihrer Adresse versehenen Umschlag im Format DIN C5, frankiert mit DM 1,40, an die Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Postfach 16 264
6000 Frankfurt (Main) 16
Tel.: 0611–23 15 13

zu senden.

Die Auslieferung der Ergänzungen wird im Mai 1984 erfolgen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 12. April 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 84/84	3. VO zur Änderung der 80. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)	88
I – 85/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 a	88
I – 86/84	Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe III a/b am Flughafen München	88
I – 87/84	Flugplätze mit Tiefflug-Schutzonen	89
I – 88/84	Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos – Internationale Gebrauchtflugzeug-Messe	89
I – 89/84	Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Damme	89
I – 90/84	1. Nachtrag zur Genehmigung der Anlegung und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Mosenberg	90
I – 91/84	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Arnbruck	90
I – 92/84	Regelung des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz Jesenwang	90
I – 93/84	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Karlsruhe-Forchheim	90
I – 94/84	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mosbach-Lohrbach	91
I – 95/84	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Neuburg-Egweil	91
I – 96/84	Genehmigung des Hubschrauberlandeplatzes der Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) Ottobrunn (Sonderlandeplatz)	91
I – 97/84	Bekanntmachung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes und Ballonaufstiegplatzes Steinhagen	91
I – 98/84	Genehmigung des Hängegleitergeländes Am Rammelsberg	92

Inhaltsangabe der NfL II 25/84 vom 12. April 1984

II – 25/84 Nachrichtliche Bekanntmachung der Neufassung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Inhaltsangabe der NfL II 26/84 vom 12. April 1984

II – 26/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 27-29/84 vom 12. April 1984

II – 27/84 Bekanntmachung der Einstellung deutscher Übersetzungen anerkannter ausländischer Bauvorschriften

II – 28/84 Bekanntmachung über die zulässigen Betriebszeiten von Flugzeug-Anschnallgurten

II – 29/84 Zulassung von Sprechfunkgeräten in nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen

Berichtigung zu NfL I – 76/84 vom 29. März 1984

In NfL I – 76/84 ist unter 1. der letzte Satz des 2. Absatzes wie folgt zu berichtigen:

“Der zwischen Vorfeld und Schwelle 14L verlaufende Teil von Rollbahn A und die Rollbahn A 4 sind gesperrt.“

I – 84/84

**Dritte Verordnung
zur Änderung der
Achtzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Flugverfahren für An- und
Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Sonderlandeplatz
Hamburg-Finkenwerder)**

vom 09. März 1984

Frankfurt a. M., den 09.03.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 62) wird verordnet:

Artikel 1

Die Achtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder) vom 07. August 1981 (BAnz.Nr. 152 vom 19. August 1981; NfL I – 199/81), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 01. September 1982 (BAnz. Nr. 181 vom 29. September 1982; NfL I – 183/82), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird (werden) bei dem „Meldepunkt AMLUH“ die Angabe „R 167 – 16 DME – HAM“ durch die Angabe „R 166 – 16 DME – HAM“, bei dem „Meldepunkt SOLTA“ die Angaben „R 018 ROD/R 027 NIE/R 093 BMN“ durch die Angaben „R 020 – ROD, R 205 – 43 DME – HAM“ und bei dem „Meldepunkt ULSEN“ die Angaben „52°50'30"N 10°34'30"O“, „R 167 – 52 DME – HAM“ durch die Angaben „50°50'49"N 10°34'58"O“, „R 166 – 52 DME – HAM“ ersetzt.

2. In § 2 Abs. 5 wird die Angabe „1. ILS-Anflug zur Landebahn 23“ durch die Angabe „ILS-DME-Anflug zur Landebahn 23“ ersetzt.

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 wird (werden) bei den Abflugstrecken HI 4 und HI 24 die Angabe „R 167 HAM“ durch die Angabe „R 166 HAM“ und bei der Abflugstrecke HI 7 die Angabe „R 073“ durch die Angabe „R 071 WSR“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 10. Mai 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

I – 85/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende Festlegung eines
Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 a**

vom 11. Januar 1984

Bonn, den 11.01.84
L 16/60.05.04/3 FS 84

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I

S.2117) wird in dem Fluginformationsgebiet Bremen und in dem oberen Fluginformationsgebiet Hannover vorübergehend das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

Meldorfer Bucht (ED-R 57 a)

1. Räumliche Ausdehnung

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

54 05 54 N 08 28 30 E – 54 05 54 N 08 44 00 E –

54 07 00 N 08 44 00 E – 54 06 00 N 09 00 00 E –

54 01 00 N 09 01 00 E – 54 02 00 N 08 51 00 E –

54 02 42 N 08 48 30 E – 54 02 42 N 08 28 30 E –

54 05 54 N 08 28 30 E gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal vom Meeresspiegel bis zu einer Höhe von 13716 m (45 000 Fuß) über NN,

2. Zeitliche Wirksamkeit:

14. Mai 1984 1600 – 1930

15. Mai 1984 1600 – 2000

16. Mai 1984 1700 – 2100

17. Mai 1984 1730 – 2130

18. Mai 1984 1800 – 2200

3. Art der Flugbeschränkungen

Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) über Sprechfunk durch Bremen ACC zulässig.

Zu widerhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen unterliegen der Strafnorm des § 62 Luftverkehrsgesetz.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Leopold

I – 86/84

**Allwetterflugbetrieb
nach Betriebsstufe III a/b am
Flughafen München**

München, den 16.03.84
8415g-VII/10a-12 554

Die praktischen Erfahrungen am Flughafen München haben gezeigt, daß auch bei Sichtbedingungen, die einen Cat. II/III-Betrieb erfordern, die Verkehrsdichte so groß ist, daß aus Sicherheitsgründen auf eine FOLLOW-ME-Führung nicht verzichtet werden kann.

Es wird deshalb gebeten, den Absatz 3 des NfL I – 177/83 folgendermaßen neu zu fassen:

„Eine Rollbahnmittellinienbefeuerng fehlt; zum Start rollende bzw. gelandete Flugzeuge werden mit FOLLOW-ME-Fahrzeugen bis zu den Rollhaltelinien Cat. II/III bzw. bis zu den Abstellpositionen geführt“.

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

Dr. Schneider

Flugplätze mit Tiefflug-Schutzzonen

Frankfurt a. M., den 15.03.84
I 1 – 223 1

Zu der mit Bekanntmachung vom 22. Dezember 1983 (NfL I – 6/84) veröffentlichten Liste von Flugplätzen mit Tiefflug-Schutzzonen gibt die Bundesanstalt für Flugsicherung nachrichtlich folgende Änderung bekannt:

- a) In „Nr. 1 Flugplätze mit **ständiger** Schutzzone“ wird der Landeplatz DALEMER BINZ aufgenommen.
- b) in „Nr. 2 Flugplätze mit **periodisch befristeter** Schutzzone“ wird der vorgenannte Landeplatz gestrichen.

Diese Angaben beruhen auf einer Entscheidung des Luftwaffenamtes.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos Internationale Gebrauchflugzeug-Messe

Karlsruhe, den 24.02.84
24-52/2314

Aus Anlaß der vom 02. bis 06. Mai 1984 stattfindenden Internationalen Gebrauchflugzeug-Messe (IGM) werden aufgrund von § 29 Abs. 1 LuftVG und § 21 a LuftVO für Anlage, Betrieb und Flugplatzverkehr des Verkehrslandeplatzes Baden-Baden/Oos folgende Änderungen angeordnet:

1. Für die Zeit vom 02. bis 06. Mai 1984 gilt:

1.1 Starts und Landungen dürfen nur auf der nordwestlichen Spur der Asphaltbahn (links der Mittellinie bei Richtung 04, rechts der Mittellinie bei Richtung 22) durchgeführt werden; das Überrollen der Mittellinie ist zu vermeiden.

1.2 Die Grasbahn 04/22 und die Segelflugbetriebsflächen sind gesperrt; sie dienen als Rollbahn und Abstellplatz für die Luftfahrzeuge, die nicht im Rahmen der Messe ausgestellt werden.

1.3 Das Rollfeld an der Südostseite der Landebahn und das Vorfeld dienen als Ausstellungsfläche.

2. Für den 05. und 06. Mai 1984 gilt zusätzlich:

2.1 Der Landeplatz darf von Segelflugzeugen und Motorseglern nicht benutzt werden.

2.2 Alle übrigen Luftfahrzeuge dürfen zwischen 1000 und 1800 Ortszeit nur zu Flügen von mindestens 20 Minuten Dauer starten; nach dem Start ist der Bereich des Flugplatzverkehrs so schnell wie möglich zu verlassen.

2.3 Bei Annäherung an den Flugplatz, spätestens jedoch beim Einflug in die Platzrunde, sind vorhandene Landescheinwerfer einzuschalten.

2.4 Die bei der Aufnahme der Sprechfunkverbindung von der Luftaufsicht übermittelten oder später gegebenen Informationen und Anweisungen sind unbeschadet der Eigenverantwortlichkeit des Luftfahrzeugführers zu beachten. Die Luftaufsicht ist insbesondere berechtigt, bei Verkehrsverdichtungen

a) anfliegende Luftfahrzeuge zum Warten auf Abruf außerhalb der Platzrunde, zum Fliegen einer verkürzten oder erweiterten Platzrunde, oder zum Durchstarten aufzufordern.

b) abfliegende Luftfahrzeuge zum Startaufschub und längeren Warten zu veranlassen.

c) die in Ziffer 2.2 festgelegte Mindestflugdauer den Sicherheitsanforderungen anzupassen.

2.5 In der Platzrunde, insbesondere im Endteil, ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zum vorausfliegenden Luftfahrzeug einzuhalten (Richtwerte: mindestens 1000 Meter oder 20 Sekunden). Um dies zu gewährleisten, soll die Geschwindigkeit aller Luftfahrzeuge im Flugplatzverkehr einheitlich 90 kt betragen.

2.6 Beim Sprechfunkverkehr ist äußerste Disziplin zu wahren; Meldungen sind so kurz wie möglich zu halten. (Frühzeitig aufgenommene Hörbereitschaft erspart unnötige Nachfragen). Sprechfunkübungen in englischer Sprache sind zu unterlassen.

Verstöße gegen diese Verfügung können nach § 58 Abs. 1 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

Regierungspräsidium Karlsruhe

Schirp

Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Damme

Oldenburg, den 22.02.84
306-30311-32

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die dem Aero-Club Damme e. V., 2845 Damme, am 24.08.1976 erteilte und am 20.12.1976 und 28.07.1977 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Damme am 31. Januar 1984 ergänzt und die Startart Flugzeugschlepp und den Ultraleichtflugzeugbetrieb (PPR) zugelassen. Aufgrund der Änderungen wird die Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Damme nachfolgend neu bekanntgemacht:

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Damme

2. Bezugspunkt:

a) geographische Lage: 52°29'20" N 08°11'13" O

b) Höhe über NN: 46 m

3. Start- und Landebahnen für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler:

Richtung: 108°/288° rechtweisend

Länge: 700 m

Breite: 20 m

a) Hartbelagbahn: Asphalt

b) Streifen, Rechteck von 820 x 100 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt.

c) Rollweg, 1 Rollweg (befestigt), der das westliche Ende und ca. die Mitte der Start- und Landebahn mit dem Vorfeld verbindet.

4. Start- und Landebrücke für Hubschrauber:

Hubschrauber starten und landen auf der Start- und Landebahn für Flugzeuge

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Flugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse

2. Hubschrauber bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse

3. selbststartende Motorsegler

4. Segelflugzeuge, zugelassen ist Flugzeugschleppstart

5. Ultraleichtflugzeuge (PPR)

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr.

IV. NfL I – 20/77 und I – 45/79 werden hiermit aufgehoben.

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

Diese Flugbetriebsregelung tritt 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierung von Oberbayern
– Luftamt Südbayern –
Im Auftrag

D r . L i e b e r k n e c h t

I – 90/84

Erster Nachtrag zur Genehmigung der Anlegung und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Mosenberg

vom 11. Februar 1983

Wiesbaden, den 16.03.84
III a 3 – 66 m 06.09

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) wird die vorgenannte Genehmigung (I – 41/83) bis zum 31. März 1985 mit folgenden Maßgaben verlängert:

1. Abschnitt I Nr. 4 b) erhält folgende Fassung:
„Länge 500 x 20 m (Gras)“
2. Abschnitt III erhält folgende Fassung:
„Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters und der am Platz stationierten Luftfahrzeuge sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters.“

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag

D r . L u d w i g

I – 92/84

Regelung des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz Jesenwang

München, den 26.03.84
315-3721.1–3/84

Die Bekanntmachung über die Regelung des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz Jesenwang vom 16.05.1980 (NfL I – 184/80) wird in Ziffer 1. wie folgt geändert:

„Kontrollzonensektor
seitliche Begrenzung:
48 10 35 N 11 06 55 O – 48 11 00 N 11 09 40 O –
48 09 30 N 11 09 55 O – 48 09 40 N 11 06 50 O –
48 10 35 N 11 06 55 O

vertikale Begrenzung:
von Grund bis 2.500 Fuß über NN“

Regierung von Oberbayern
– Luftamt Südbayern –
Im Auftrag

D r . L i e b e r k n e c h t

I – 91/84

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Arnbruck

München, den 26.03.84
315-3721.2.2–1/83

Gemäß § 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz und 21 a der Luftverkehrsordnung wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Arnbruck folgende Regelung getroffen:

1. Die Motorplatzrunde ist westlich des Platzes in 2.700 ft über NN zu fliegen.
2. Die Platzrunde für Segelflugzeuge ist östlich des Platzes in 2.700 ft über NN zu fliegen.
3. Anfliegende Luftfahrzeuge haben 5 Min. vor Erreichen des Platzes Sprechfunkverkehr mit Arnbruck INFO aufzunehmen.
4. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

Ordnungswidrigkeiten:

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 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

I – 93/84

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Karlsruhe-Forchheim

Karlsruhe, den 14.11.83
Az.: 24-52/2314

Die am 21.12.1979 getroffene Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Karlsruhe-Forchheim (NfL I – 47/80) wird wie folgt geändert:

1. Die Ziffer 1.2 erhält folgende Fassung:
„1.2 Motorgetriebene Luftfahrzeuge, mit Ausnahme von Ultraleichtflugzeugen, haben die Westplatzrunde in der Höhe von 1200 Fuß über NN zu benutzen.
Ultraleichtflugzeuge fliegen eine verkürzte Ostplatzrunde.“
2. In Ziffer 5.3 werden nach „Motorschiff“ die Worte „sowie Ultraleichtflugzeuge“ eingefügt.

Regierungspräsidium Karlsruhe

S c h i r p

I – 94/84

**Änderung der Regelung
des Flugplatzverkehrs auf dem
Verkehrslandeplatz Mosbach-Lohrbach**

Karlsruhe, den 12.03.84
Az.: 24-52/2314

Die am 01.10.1979 getroffene Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mosbach-Lohrbach (NfL I – 360/79) wird wie folgt geändert:

Ziffer 1.2 und Ziffer 2.1 erhalten die nachstehende Neufassungen:

„1.2 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben, je nach Anweisung der Flugleitung, die Südwest- oder Nordostplatzrunde in der Höhe von 2000 Fuß über NN zu benutzen.

2.1 Segelflugzeuge haben, je nach Anweisung der Flugleitung, die Südwest- oder Nordostplatzrunde zu benutzen.“

Diese Änderung tritt am Tage ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierungspräsidium Karlsruhe

Schirp

I – 95/84

**Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem
Sonderlandeplatz Neuburg-Egweil**

München, den 26.03.84
315-3721.1–3/84

Gemäß § 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz und § 21 a Luftverkehrsordnung wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auch auf dem Sonderlandeplatz Neuburg-Egweil folgende Regelung getroffen:

1. Bei Anflügen ist mit der Flugleitung Egweil (Egweil Info) Sprechfunkverbindung spätestens 5 Min. vor Erreichen des Platzes aufzunehmen.

2. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

3. An- und Abflüge sind aus/in nördlicher Richtung durchzuführen.

4. Die Platzrunde ist nördlich des Platzes in 2.400 ft über NN zu fliegen.

5. Überflüge der Ortschaft Egweil sind aus Lärminderungsgründen zu vermeiden.

6. Die Sichtenflugkarte ist Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung (AIP Band III).

Verstöße gegen diese Flugbetriebsregelung können nach §§ 58 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 10 LuftVG i.V.m. 22 Abs. 1 Nr. 1 und 43 Nr. 26 als Ordnungswidrigkeiten geahndet und nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

Diese Regelung tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft. Gleichzeitig wird die Regelung vom 14.12.1981 (NfL I – 18/82) aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
– Luftamt Südbayern –
Im Auftrag

Dr. Lieberknecht

I – 96/84

**Genehmigung
des Hubschrauberlandeplatzes der Firma
Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB)
Ottobrunn (Sonderlandeplatz)**

München, 27.02.1984
315-7833-30-61/80

Der Firma MBB, 8000 München 80, ist mit Bescheid der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 12.03.1984, Nr. 315-7833-30-6180, die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (HSLP) Ottobrunn erteilt worden. Gleichzeitig wurden die der Firma MBB mit Bescheiden vom 25.01.1966 und 18.05.1971 erteilten Genehmigungen des HSLP Ottobrunn widerrufen.

Gem. §§ 52 Abs. 3 i.V.m. 42 Abs. 4 LuftVZO wird die Genehmigung wie folgt bekanntgemacht:

1. Hubschrauber-Sonderlandeplatz MBB Ottobrunn

2. Lage

In der Gemeinde Taufkirchen, Lkr. München, 3 km südöstlich des Militärflugplatzes Neubiberg

3. Bezugspunkt

Geographische Lage und Höhe

48 02 58 N 11 39 16 O,
563 m (1849 ft) über NN

4. Start- und Landefläche

Abmessungen 20 x 20 m Asphalt

5. An- und Abflugflächen

090°/220° mw

6. Benutzungsumfang

Hubschrauber

Die Bekanntmachung vom 25.01.1966 (NfL 58/66) wird aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
Im Auftrag

Dr. Lieberknecht

I – 97/84

**Bekanntmachung der Genehmigung
des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes
und Ballonaufstiegplatzes Steinhagen**

Münster, den 13.03.84
53.10.1.1-02/D 22

A. Der Firma Auto-Meyer KG in Bielefeld habe ich die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes und Ballonaufstiegplatzes Steinhagen erteilt.

B. Angaben nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO:

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Bezeichnung: | Hubschrauber-Sonderlandeplatz und
Ballonaufstiegplatz
Steinhagen |
| 2. Lage: | 3,0 km (1,62 NM) SW Steinhagen |
| 3. Flugplatzbezugspunkt (FBP): | |
| a) geographische
Koordinaten | 51°58'59"N
08°23'54"O |

- b) Höhe 37 m
4. Status des Flugplatzes: Sonderlandeplatz
5. Abmessungen der Betriebsflächen: Befestigte Start- und Landefläche in einer Größe von 10 m x 10 m mit allseitig umgebenden Sicherheitsstreifen in einer Breite von 10 m

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz verkehren dürfen:

- eigene oder gecharterte Drehflügler bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse (MPW) von 2.000 kg
- ein Ballon

7. Zweck des Sonderlandeplatzes:

Geschäftsreiseverkehr der Firma Auto-Meyer KG mit Hubschraubern und Ausübung des Freiballonsportes nach Sichtflugregeln und -wetterbedingungen am Tage

8. Die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereiches ist zur Zeit nicht vorgesehen.

C. Die Abnahmeprüfung gemäß §§ 53 (1) und 44 (1) Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wurde am 27.01.1984 durchgeführt.

Die Gestattung zur Aufnahme des Betriebes wurde am gleichen Tage erteilt.

Der Regierungspräsident
Im Auftrag

J ä g e r

I - 98/84

**Genehmigung
des Hängegleitergeländes
Am Rammelsberg**

Braunschweig, den 07.03.84
306.30312-3

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit den §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308) wird dem Harzer Drachenflugverein Goslar e. V., Marktstr. 24, 3380 Goslar 1, die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines **Hängegleitergeländes** für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz für Hängegleiter) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt. Die Start- und Landeplätze ergeben sich aus den Platzdarstellungskarten 1 : 10 000 und 1 : 1000, die Teil dieser Genehmigung sind (AIP Band III).

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Hängegleitergelände Am Rammelsberg
2. Lage: in Goslar, südlicher Stadtrand
51° 54' N
10° 26' O

II. Das Gelände darf nur von motorlosen Hängegleitern im Sinne der jeweils geltenden Fassung der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr vom 15.05.82 (NfL I - 96/82) für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden.

III. Zweck des Hängegleitergeländes:

Das Gelände dient den Mitgliedern des Harzer Drachenflugvereins Goslar e. V. zum Verkehr mit Hängegleitern nach Abschnitt II.

Andere Luftfahrer dürfen das Gelände nur mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters benutzen.

Bezirksregierung Braunschweig
Im Auftrag

Dr. Martin

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 26. April 1984

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I – 100/84	13. VO zur Änderung der 11. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken)	102
I – 101/84	4. VO zur Änderung der 29. DVO zur LuftVO (Festlegung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen)	102
I – 102/84	7. VO zur Änderung der 36. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen)	103
I – 103/84	14. VO zur Änderung der 64. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt a. M.)	103
I – 104/84	6. VO zur Änderung der 85. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)	103
I – 105/84	4. VO zur Änderung der 86. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)	105
I – 106/84	1. VO zur Änderung der 92. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Egelsbach)	108
I – 107/84	4. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	108
I – 108/84	Anwendung herabgesetzter Staffelung auf der befestigten Start-/Landebahn 09/27 des Verkehrslandeplatzes Egelsbach	109
I – 109/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Erweiterung der Kontrollzone Friedrichshafen und des Nahverkehrsbereichs München	109
I – 110/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	109
I – 111/84	Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst und Funkrufzeichen	110
I – 112/84	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Jesenwang	110
I – 113/84	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Bad Wörishofen-Nord	110
I – 114/84	Flugbetriebsregelung für den Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus	110
I – 115/84	Schrägsichtmessungen am Flughafen München, Landebahn 25	111
I – 116/84	3. VO zur Änderung der 15. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt a. M.)	111

Inhaltsangabe der NfL II 30/84 vom 26. April 1984

II – 30/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 31/84 vom 26. April 1984

II – 31/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–31. März 1984)

Inhaltsangabe der NfL II 32–33/84 vom 26. April 1984

II – 32/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

II – 33/84 Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes – Anerkannte Instrumentenflugübungsgeräte –

**Dreizehnte Verordnung
zur Änderung der
Elften Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Flugverfahren für An- und
Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom
Flughafen Saarbrücken)**

vom 27. März 1984

Frankfurt a. M., den 27.03.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) wird verordnet:

Artikel 1

Die Elfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken) vom 23. Februar 1970 (BAnz. Nr. 44 vom 05. März 1970; NfL I – 64/70), zuletzt geändert durch die Zwölfte Änderungsverordnung hierzu vom 10. November 1983 (BAnz. S. 12505/83; NfL I – 211/83), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird in der Tabelle der Einflugstrecken die Beschreibung der Einflugstrecke 3 RS durch folgende Fassung ersetzt:

3 RS			
Gros Tenquin VOR			
	052	21	FL 60
▲ Saarbrücken VOR/DME			

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird in der Beschreibung der Abflugstrecke RS 3 die Angabe „auf R 237 SAA bis GTQ NDB“ durch die Angabe „auf R 232 SAA bis GTQ VOR“ ersetzt.

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird in der Beschreibung der Abflugstrecke RS 23 die Angabe „auf R 237 SAA bis GTQ NDB“ durch die Angabe „auf R 232 SAA bis GTQ VOR“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 07. Juni 1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

H i e l s c h e r

**Vierte Verordnung
zur Änderung der Neunundzwanzigsten
Durchführungsverordnung zur
Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Einzelheiten über Arten,
Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung
und Änderung von Flugplänen)**

vom 04. April 1984

Frankfurt a. M., den 04.04.84
BFS/Z – I 3/1 4 – 112

Aufgrund des § 25 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) wird verordnet:

Artikel I

Die Neufassung der Neunundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen) vom 28. Dezember 1978 (BAnz. Nr. 17 vom 25. Januar 1979; NfL I – 9/79), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 30.08.1982 (BAnz. Nr. 166 vom 08. September 1982; NfL I – 157/82), wird wie folgt geändert:

- In § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c) wird in Zeile 3 der Begriff „Flugnummer“ wie folgt geändert: „Kennzeichnung des Fluges“.
- In § 3 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe c) wird Satz 6 wie folgt geändert: „Bei Flügen nach Sichtflugregeln sind (Wende-)Punkte entsprechend der Flugstrecke anzugeben, sofern der beabsichtigte Flugweg nicht direkt zum Bestimmungsflugplatz führt, oder eine Flugstrecke von 200 Seemeilen (NM) überschritten wird“.
- In § 5 wird Abs. 3 wie folgt neu gefaßt:

„Die Aufhebung eines Dauerflugplans ist der Zentralstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung mindestens eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen. Bei Aufhebung des Dauerflugplans für lediglich einen einzelnen Flug genügt die Benachrichtigung des Flugberatungsdienstes; in diesem Fall findet Abs. 2 Satz 3 Anwendung“.

Artikel II

Diese Verordnung tritt am 07. Juni 1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

P h i l i p p

**Siebente Verordnung zur Änderung der
Sechsenddreißigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der
Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen
Bodenfunkstellen)**

vom 10. April 1984

Frankfurt a. M., den 10.04.84
15/14 – Az.: 062 52

Aufgrund des § 26 a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Sechsenddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen) vom 15. April 1971 (BAnz. Nr. 80 vom 29. April 1971; NfL I, Nr. 94/71), zuletzt geändert durch die Sechste Änderungsverordnung vom 13. Februar 1984 (BAnz. Nr. 43 vom 01. März 1984; NfL I, Nr. 43/84) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 wird

unter „Standort Bodenfunkstelle, Land, Frequenzen in Megahertz (MHz), Anmerkungen“

- a) zwischen der Zeile „Allendorf-Eder, HES, 123.650, auch P“ und der Zeile „Altdorf-Wallburg, BAW, 123.000“ die Zeile „Altdorf-Hagenhausen, BAW, 129.975“ eingefügt;
- b) zwischen der Zeile „Darmstadt, HES, 122.200“ und der Zeile „Deggendorf-Steinkirchen, BAW, 122.025, auch ENG“ die Zeile „Deckenpfronn-Egelsee, BAW, 130.125“ eingefügt;
- c) zwischen der Zeile „Mainz/Finthen, RHP, 122.925“ und der Zeile „Mannheim-Neuostheim, BAW, 122.150, auch ENG/auch P“ die Zeile „Malsch, BAW, 129.975“ eingefügt;
- d) zwischen der Zeile „Melle-Grönegau, NDS, 123.650, auch ENG“ und der Zeile „Mengen, BAW, 122.375, auch P“ die Zeile „Mellinghausen, NDS, 122.500“ eingefügt;

2. § 1 Abs. 3 wird durch die folgende Fassung ersetzt:

„(3) Der Sprechfunkverkehr auf den in Absatz 1 festgelegten Frequenzen darf bodenseitig nur von Beauftragten für Luftaufsicht oder, wenn ein Beauftragter für Luftaufsicht nicht bestellt ist, von dem vom jeweiligen Flugplatzhalter hierfür bestellten Flugleiter, der Sprechfunkverkehr auf den in Absatz 2 Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 Buchst. a) und c) festgelegten Frequenzen nur von dem ausbildenden Fluglehrer durchgeführt werden.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 07. Juni 1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

**Vierzehnte Verordnung
zur Änderung der
Vierundsechzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge
nach Instrumentenflugregeln zum und vom
Flughafen Frankfurt a. M.)**

vom 10. April 1984

Frankfurt a. M., den 10.04.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 62) wird verordnet:

Artikel 1

Die Vierundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt a. M.) vom 22. Juli 1977 (BAnz. Nr. 147 vom 10. August 1977; NfL I – 284/77), zuletzt geändert durch die Dreizehnte Änderungsverordnung hierzu vom 19. Dezember 1983 (BAnz. S. 905; NfL I – 23/84), wird wie folgt geändert:

In § 3 Abs. 2 Nr. 3 wird in der Beschreibung der Abflugstrecken DF 46, DF 46 A und DF 47 die Angabe zur Höhenbeschränkung „2100“ jeweils durch die Angabe „2500“ ersetzt.

Artikel 2

Die Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

**Sechste Verordnung
zur Änderung der
Fünfundachtzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen
und Reiseflughöhen für Flüge nach
Instrumentenflugregeln im unteren
kontrollierten Luftraum)**

vom 19. März 1984

Frankfurt a. M., den 19.03.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Fünfundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 03. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I – 248/81), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsverordnung hierzu vom 19. Dezember 1983 (BAnz. S. 818/1984; NfL I – 24/84), wird wie folgt geändert:

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

1. bei der Streckenführung „A 12W“
in Spalte 4

zwischen den Meldepunkten „Kempten und FUSSE“
die Angabe „FL 240“ gestrichen und durch
13000

die Angabe „FL 240“ ersetzt;
10000

2. die Streckenführung „R 7“

mit allen Angaben gestrichen und durch folgende neue Streckenführung „R 7“ mit nachstehenden Angaben ersetzt:



1	2	3	4	5	6
R 7 Diekirch DVOR (DIK) 49 51 41 N 06 07 49 O FIR Boundary 49 31 30 N 06 21 20 O FIR Boundary 49 26 50 N 06 24 30 O Gros Tenquin VOR (GTQ) 48 59 13 N 06 42 48 O Strasbourg VORTAC (STR) 48 30 20 N 07 34 21 O FIR Boundary 48 26 45 N 07 45 50 O ▲ ROTWE R117-45DME-STR (R117STR-R228TGO) 48 11 30 N 08 35 20 O					
		22			
		5			
	<u>160</u> <u>340</u>		30		
			44		
	<u>133</u> <u>313</u>		8		
		<u>117</u> <u>297</u>	37	<u>FL 160</u> <u>6000</u> <u>(FL 90)</u>	↓ ↑

3. nach der Streckenführung „LR 15“

folgende neue Streckenführung „R 159“ mit nachstehenden Angaben eingefügt:

1	2	3	4	5	6
R 159¹⁾ Chatillon VOR/DME (CTL) 49 08 16 N 03 34 41 O FIR Boundary 50 35 00 N 06 13 00 O ▲ Nörvenich VORTAC (NOR) 50 50 31 N 06 41 42 O					
		134			¹⁾ Die Streckenführung R 159 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1700 Uhr MGZ bis Montag 0700 Uhr MGZ für Flüge in östliche Richtung zu benutzen.
	<u>053</u> <u>233</u>		<u>FL 240</u> <u>FL 200</u>	↓	
		24			

4. die Streckenführung „W 23“
mit allen Angaben gestrichen und durch folgende neue Streckenführung „W 23“ mit nachstehenden Angaben ersetzt:

1	2	3	4	5	6
W 23¹⁾ Gros Tenquin VOR (GTQ) 48 59 13 N 06 42 48 O FIR Boundary 49 10 00 N 07 02 00 O ▲ Saarbrücken NDB (SBN) 49 13 14 N 07 07 01 O					¹⁾ Die Streckenführung W 23 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1700 Uhr MGZ bis Montag 0700 Uhr MGZ zu be- nutzen.
		17			
	052 232	5	FL 190 3000 (FL 60)	 	

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 07. Juni 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 105/84

Vierte Verordnung zur Änderung der Sechundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen
und Reiseflughöhen für Flüge nach
Instrumentenflugregeln im oberen
kontrollierten Luftraum)

vom 19. März 1984

Frankfurt a. M., den 19.03.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) wird verordnet:

Artikel 1

Die Sechundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 03. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I – 250/81); zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 22. November 1983 (BAnz. S. 12738/1983 NfL I – 214/83), wird wie folgt geändert:

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


1. nach der Streckenführung „UA 19“
folgende neue Streckenführung „UA 57“
mit nachstehenden Angaben eingefügt:

1	2	3	4	5	6
U A 57¹⁾ ▲ Frankfurt DVORTAC (FFM) 50 03 18 N 08 38 17 O UIR Boundary 49 52 30 N 06 19 20 O Diekirch DVOR (DIK) 49 51 41 N 06 07 49 O TARIM 49 28 18 N 03 38 12 O					¹⁾ Die Streckenführung U A 57 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1700 Uhr MGZ bis Montag 0700 Uhr MGZ für Flüge in westliche Richtung zu benutzen.
		90		↓ ↓	
	$\frac{266}{086}$		$\frac{FL\ 450}{FL\ 250}$		
		7			


2. die Streckenführung „UG 4B“
mit allen Angaben gestrichen und
durch folgende neue Streckenführung „UG 4B“
mit nachstehenden Angaben ersetzt:

1	2	3	4	5	6
U G 4B¹⁾ ROLAT R 098-25 DME-RLP 47 52 30 N 05 52 18 O UIR-Boundary 47 44 59 N 07 33 05 O UIR-Boundary 47 42 26 N 08 11 33 O Trasadingen VOR/DME (TRA) 47 41 27 N 08 26 20 O					¹⁾ Die Streckenführung UG 4B ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1700 Uhr MGZ bis Montag 0700 Uhr MGZ für Flüge in östliche Richtung zu benutzen.
		68		↓ ↓	
	$\frac{098}{278}$	26	$\frac{FL\ 450}{FL\ 250}$		
		10			

3. nach der Streckenführung „UR 15“
folgende neue Streckenführung „UR 159“
mit nachstehenden Angaben eingefügt:

1	2	3	4	5	6
UR 159¹⁾ Chatillon VOR/DME (CTL) 49 08 16 N 03 34 41 O UIR Boundary 50 35 00 N 06 13 00 O Nörvenich VORTAC (NOR) 50 50 31 N 06 41 42 O					¹⁾ Die Streckenführung U R 159 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1700 Uhr MGZ bis Montag 0700 Uhr MGZ für Flüge in östliche Richtung zu benutzen.
	$\frac{053}{233}$	134	$\frac{FL 450}{FL 250}$		
		24			

4. die Streckenführung „UW 27“
mit allen Angaben gestrichen und
durch folgende neue Streckenführung „UW 27“
mit nachstehenden Angaben ersetzt:

1	2	3	4	5	6
UW 27¹⁾ LUXIE R 257 FFM-R 172 DIK 49 37 16 N 06 12 09 O UIR-Boundary 49 39 45 N 06 26 10 O ▲ Frankfurt DVORTAC (FFM) 50 03 18 N 08 38 17 O	$\frac{077}{257}$	9			¹⁾ Die Streckenführung UW 27 ist nur an Wochenenden in der Zeit von Freitag 1700 Uhr MGZ bis Montag 0700 Uhr MGZ in östliche Richtung zu benutzen.
		88	$\frac{FL 450}{FL 250}$		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 07. Juni 1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 106/84

**Erste Verordnung
zur Änderung der
Zweiundneunzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge
nach Sichtflugregeln zum und vom
Verkehrslandeplatz Egelsbach)**

vom 12. April 1984

Frankfurt a. M., den 12.04.84
11 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Zweiundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Egelsbach) vom 19. Dezember 1983 (BAnz. S.817; NfL I – 20/84) wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 werden die Angaben „Flughöhe: 1100 Fuß über NN“ durch die Angaben „maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN“ ersetzt.

2. § 3 wird durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 3

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Verkehrslandeplatz Egelsbach sind auf den nachstehend beschriebenen Abflugstrecken durchzuführen; Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲) zu übermitteln:

1. In südlicher Richtung, rechts entlang der BAB Frankfurt-Darmstadt bis zum Ort Weiterstadt (WEITERSTADT-▲); maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.

Nach Weiterstadt sind der in § 2 Abs. 1 Nr. 1 genannte Meldepunkt DELTA und der Flugplatz Darmstadt westlich zu umfliegen.

2. In südlicher Richtung, auf Kurs über Grund 140° (mw) bis zur Grube Messel (MESSEL-▲); maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.

3. In nordöstlicher Richtung, auf Kurs über Grund 055° (mw) bis zum Ort Dietzenbach (DIETZENBACH-▲); maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.

4. Bei Abflügen von der Startbahn 09 ist geradeaus bis zur BAB A661 zu fliegen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 04. Mai 1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

H i e l s c h e r

I – 107/84

**Vierte Änderung
der Bekanntmachung über die
Festlegung von Gebieten mit
Flugbeschränkungen**

vom 09. April 1984

Bonn, den 09.04.84
L 16/60.05.04/86FS84

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 10. März 1982 (BAnz. Nr. 61 vom 30. März 1982; NfL I – 52/82), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 02. Januar 1984 (BAnz. S. 198 vom 07. Januar 1984; NfL I – 11/84), wird wie folgt geändert:

Nummer 31

wird durch folgende Fassung ersetzt:

„31. ED-R50 (Meppen)

31.1 Seitliche Begrenzung:

ED-R50 A:

52 42 00 N 07 15 00 O 52 56 00 N 07 24 30 O

52 53 00 N 07 32 30 O 52 42 00 N 07 24 00 O

52 42 00 N 07 15 00 O

ED-R50 B:

52 56 00 N 07 24 30 O 52 58 00 N 07 26 00 O

52 57 00 N 07 36 00 O 52 53 00 N 07 32 30 O

52 56 00 N 07 24 30 O

31.2 Obere Begrenzung:

ED-R50 A:

9144 m (30000 Fuß) über NN

Im Bedarfsfall wird die obere Begrenzung auf 18288 m (60000 Fuß) über NN angehoben.

Dies wird von der Bundesanstalt für Flugsicherung jeweils mit NOTAM Klasse I bekanntgemacht.

ED-R50 B:

5182 m (17000 Fuß) über NN

Im Bedarfsfall wird die obere Begrenzung auf 12192 m (40000 Fuß) über NN angehoben.

Dies wird von der Bundesanstalt für Flugsicherung jeweils mit NOTAM Klasse I bekanntgemacht.

31.3 Zeitliche Wirksamkeit:

ED-R50 A und ED-R50 B

Montag 0000 Uhr bis Freitag 2400 Uhr MEZ, außer an Feiertagen.

31.4 Beschränkungen:

ED-R50 A und ED-R50 B

Durchflug nach vorheriger Genehmigung oder Anweisung über Sprechfunk durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) zulässig.“

Diese Bekanntmachung tritt am 07. Juni 1984 in Kraft.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

E c k h a r d t

I – 108/84

**Anwendung herabgesetzter Staffelung
auf der befestigten Start-/Landebahn 09/27
des Verkehrslandeplatzes Egelsbach**

Frankfurt a. M., den 04.04.84
13/14 – 32:06Z

Die Platzkontrolle Egelsbach kann herabgesetzte Staffelung anwenden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Bei den betreffenden Luftfahrzeugen handelt es sich um einmotorige bis maximal 2000 kg zulässigem Gesamtgewicht,
- b) CTR-Egelsbach ist VMC,
- c) es herrscht kein Rückenwind,
- d) die Start-/Landebahn ist trocken, die Bremswirkung ist gut,
- e) der Luftfahrzeugführer des nachfolgenden Luftfahrzeuges hat Verkehrsinformation über das vorher gelandete bzw. gestartete Luftfahrzeug erhalten und erhebt keine Einwände gegen die herabgesetzte Staffelung, und
- f) das zuvor gelandete oder gestartete Luftfahrzeug hat einen mindestens **600 m** von der Schwelle bzw. von der Startposition entfernten Punkt passiert und ist in Bewegung.

Die vorgenannte Staffelungsart ist nicht zulässig zwischen einem startenden und einem vorher gelandeten Luftfahrzeug.

Der Präsident
Der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

I – 109/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende Erweiterung der
Kontrollzone Friedrichshafen und des
Nahverkehrsbereiches München**

vom 09. April 1984

Bonn, den 09.04.84
L 16/60.05.02/88 FS 84

Aufgrund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) werden in dem Fluginformationsgebiet München die Kontrollzone Friedrichshafen und der Nahverkehrsbereich München Sektor A 3 vorübergehend um folgenden Luftraum erweitert:

1. Kontrollzone Friedrichshafen (Erweiterung)

Seitliche Begrenzung

47 43 10 N 09 29 35 O – 47 45 50 N 09 36 20 O –
47 40 35 N 09 40 50 O – 47 40 10 N 09 39 30 O –
47 43 10 N 09 37 00 O – 47 43 10 N 09 29 35 O

Obere Begrenzung:

3000 Fuß über NN

Zeitliche Wirksamkeit:

Vom 14. Mai 1984 bis 18. Mai 1984

täglich in der Zeit von 0400 MGZ bis 2000 MGZ

2. Nahverkehrsbereich München Sektor A 3

Seitliche Ausdehnung

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
47 45 00 N 09 33 40 O – 47 50 30 N 09 44 00 O –
47 46 40 N 10 02 00 O – 47 40 00 N 09 45 00 O –
47 43 00 N 09 45 00 O – 47 45 00 O 09 33 40 O

gegebenen seitlichen Begrenzung

vertikale Ausdehnung:

von 1000 Fuß über Grund bis FL 245

zeitliche Wirksamkeit:

Vom 14. Mai 1984 bis 18. Mai 1984

täglich in der Zeit von 0400 MGZ bis 2000 MGZ.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

E c k h a r d t

I – 110/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende Festlegung
eines Gebietes mit
Flugbeschränkungen**

vom 12. April 1984

Bonn, den 12.04.84
L 16/60.05.04/93 FS 84

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet Düsseldorf vorübergehend das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung

Kreis mit einem Radius von 7 NM um den Flugplatzbezugspunkt
Essen-Mülheim: ARP = 51 24 13 N
06 56 17 O

vom Grund bis 2200 Fuß über NN.

2. Zeitliche Wirksamkeit

22.05.84 von 1730 Uhr bis 1900 Uhr MESZ (1530 Uhr bis 1700
Uhr MGZ)
und am 24.05.84 von 0945 Uhr bis 1115 Uhr MESZ (0745 Uhr bis
0915 Uhr MGZ).

3. Beschränkungen

Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) über Sprech-
funk durch Düsseldorf ACC zulässig.

Zu widerhandlungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes
geahndet.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

L e o p o l d

I – 111/84

Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst und Funkrufzeichen

Frankfurt a. M., den 10.04.84
I5a2 – Az.: 181 52/8585

Mit sofortiger Wirkung wird die 2-Buchstabenabkürzung für die JETAIR, Luftfahrt Verw. Ges., München, von JI in JA abgeändert; die Zuteilung von 2-Buchstabenabkürzung und Funkrufzeichen für die AQUAIR, Luftfahrt GmbH & Co, zurückgezogen.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 112/84

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Jesenwang

München, den 09.04.84
315-3721.3.14-1/83

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat mit Bescheid vom 20.02.84 Nr. 315-3721.3.14-1/83 der Flugplatz Jesenwang GmbH, 8081 Jesenwang, die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Jesenwang erteilt. Gleichzeitig wurde die Herrn Max Walch, Jesenwang, mit Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 14.11.1966 erteilte Genehmigung des SLP Jesenwang widerrufen.

Gem. §§ 52 Abs. 3 i.V.m. 42 Abs. 4 LuftVZO wird die Genehmigung wie folgt bekanntgemacht:

1. Bezeichnung

Sonderlandeplatz Jesenwang

2. Lage

1 km nordwestlich der Gemeinde Jesenwang im Landkreis Fürstfeldbruck

3. Bezugspunkt

geographische Lage und Höhe:

48 10 31 N 11 07 35 O, 568 m (1861 ft) ü. NN

4. Start- und Landebahn (Asphalt)

Richtung: 074/254 mw

Länge: 445 m

Breite: 12 m

5. Luftfahrzeuge die den Landeplatz benutzen dürfen:

Flugzeuge bis 3000 kg höchstzulässiger Flugmasse

Hubschrauber bis 5700 kg höchstzulässiger Flugmasse

Selbststartende Motorsegler.

Die Bekanntmachung vom 13.05.1970 (NfL I – 168/70) wird aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag

Dr. Lieberknecht

I – 113/84

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Bad Wörishofen-Nord

München, den 01.03.84
315-7833b-27-1/82

Gemäß § 21 a der Luftverkehrsordnung wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Bad Wörishofen-Nord folgende Regelung getroffen:

1. Die Platzrunde ist nördlich des Platzes in 3.000 ft NN zu fliegen.
2. An- und Abflüge sind in/aus den Gegenanflug durchzuführen.
3. Anfliegende Luftfahrzeuge haben 5 min. vor Erreichen des Platzes Sprechfunkverkehr mit Bad Wörishofen Info aufzunehmen.
4. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.
5. Ein Überfliegen der Stadt Bad Wörishofen ist zu vermeiden.
6. Ausnahmen nach Ziffer 2. kann die Flugleitung zulassen.

Ordnungswidrigkeiten:

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 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

Diese Flugbetriebsregelung tritt 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierung von Oberbayern
– Luftamt Südbayern –
Im Auftrag

Dr. Lieberknecht

I – 114/84

Flugbetriebsregelung für den Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus

Kiel, den 27.03.84
VII 560e-6009/4

Gemäß § 21 a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für den Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

Luftfahrzeugführer haben nach Sichtflugregeln zu fliegen und die in der Sichtenflugkarte des Luftfahrthandbuches, Band III, veröffentlichten Verfahren zu beachten.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Platzes Sprechfunkverbindung mit FLENSBURG INFO aufzunehmen. Der Flugplatzverkehr hat ständig hörbereit zu sein.

2.2 Die Straßen im An- und Abflugsektor dürfen nicht unter 15 m (50 ft) über Grund überflogen werden.

2.3 Das Überfliegen bebauter Gebiete ist zu vermeiden.

2.4 Auf die Nähe der Kontrollzone Eggebeck wird hingewiesen.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Für den Segelflug ist der südliche Teil des Flugplatzes vorgesehen.

3.2 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung des Deutschen Aeroclubs e. V. durchzuführen.

3.3 Jeder Segelflugbetrieb ist vor Beginn bei der Luftaufsichtsstelle anzumelden.

3.4 Flugzeugschleppstarts finden auf der Grasbahn 11/29 statt.

4. Fallschirmsprungbetrieb

Fallschirmspringer dürfen nur nach Abstimmung mit der Luftaufsichtsstelle abgesetzt werden.

5. Verstöße

Verstöße gegen diese Regelung können nach § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

6. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft. Gleichzeitig wird die in NfL I – 119/80 bekanntgemachte Regelung aufgehoben.

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

Harbeck

I – 115/84

Schrägsichtmessungen am Flughafen München, Landebahn 25

Bonn, den 10.04.84
L 17/14.46 (C)

Die Schrägsichtmessungen am Flughafen München, Landebahn 25, wurden mit Ablauf des Monats März beendet. NfL I – 162/83 vom 18.08.1983 wird hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Huck

I – 116/84

Dritte Verordnung zur Änderung der Fünfzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge
nach Sichtflugregeln zum und vom
Flughafen Frankfurt a. M.)

vom 12. April 1984

Frankfurt a. M., den 12.04.84
11 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Fünfzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt a. M.) vom 16. Juni 1970 (BANz. Nr. 122 vom 09. Juli 1970; NfL I – 189/70) zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 19. Dezember 1983 (BANz. S. 817; NfL I – 21/84), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird Nr. 2 durch folgende Fassung ersetzt:

„2. Von der Autobahnabfahrt Darmstadt (DELTA-▲) rechts entlang der BAB Darmstadt–Frankfurt, über die Autobahnabfahrt Langen (LIMA-▲) zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife; maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.

Die Warteschleife liegt südlich des Flughafens, nördlich des Ortes Walldorf, westlich der BAB Darmstadt–Frankfurt;

Ausrichtung: 075°/255° (mw),

Kurvenführung: links,

maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.“

2. In § 3 Abs. 1 wird Nr. 2 durch folgende Fassung ersetzt:

„2. In südlicher Richtung, rechts entlang der BAB Frankfurt–Darmstadt über die Autobahnabfahrt Langen (LIMA-▲) bis zum Ort Weiterstadt (WEITERSTADT-▲); maximale Flughöhe: 1500 Fuß über NN.

Nach Weiterstadt sind der in § 2 Abs. 1 Nr. 2 genannte Meldepunkt DELTA und der Flugplatz Darmstadt westlich zu umfliegen.“

3. Der nach § 3 eingefügte „Hinweis“ wird ersatzlos gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 04. Mai 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Hielscher

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 10. Mai 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 117/84 Aufnahme des Allwetterflugbetriebs nach Betriebsstufe III a/b auf dem Flughafen Frankfurt a. M.	114
I – 118/84 Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57	114
I – 119/84 Genehmigung einer Bodenfunkstelle für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Mellinghausen	114
I – 120/84 Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid	114
I – 121/84 Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Damme	114
I – 122/84 Bekanntmachung der Betriebsaufnahme des Flughafens Paderborn/Lippstadt	115
I – 123/84 Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt	115
I – 124/84 Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Linkenheim	116
I – 125/84 Einführung der Betriebsstufe III a / III b des Allwetterflugbetriebs auf dem Flughafen Frankfurt für Anflüge zur Landebahn 07 R	116

Inhaltsangabe der NfL II 34/84 vom 10. Mai 1984

II – 34/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 35-37/84 vom 10. Mai 1984

- II – 35/84 Höchstzulässige Insassenzahl der Luftfahrzeuge
- II – 36/84 Bekanntmachung zu §§ 41 Abs. 5 und 55 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) (Zusammensetzung der Flugbesatzung bei Flügen nach Instrumentenflugregeln)
- II – 37/84 Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsforderungen (FAR-Parts)

I - 117/84

**Aufnahme des Allwetterflugbetriebs
nach Betriebsstufe III a/b auf dem
Flughafen Frankfurt a. M.**

Wiesbaden, den 14.03.84
III a 3 - Az.: 66 m 28.01

Vom 07.06.1984 an ist auf dem Flughafen Frankfurt a. M. die Start- und Landebahn 07 R für den Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe III a/b zugelassen.

Der Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe III a/b ist zunächst bis zu einer Landebahnsicht von 125 m gestattet, weil mit der derzeitigen Transmissometeranlage nur eine Landebahnsicht mit hinreichender Genauigkeit bis hinunter von 125 m ermittelt werden kann.

Die Mittellinienbefeuerung der Rollbahn D ist im Bereich zwischen dem Rand der Start- und Landebahn Süd und dem Stopp-Balken mit einer Codierung versehen, d. h. jedes zweite der grünen Mittellinienfeuer wurde durch ein gelbes Feuer ersetzt. Sinn der Codierung ist es, den Luftfahrzeugführern das Verlassen des für die Betriebsstufen II und III kritischen Bereichs ("Sensitive Area") besser kenntlich zu machen.

Gelandete Luftfahrzeuge werden vom Ende der grünen Mittellinienbefeuerung, die derzeit auf der Rollbahn B 150 m südlich der Achse der Start- und Landebahn Nord endet, gemäß den Verfahren zur Führung von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld (siehe Luftfahrthandbuch Band I, AGA-2-5-3) von "FOLLOW-ME"-Fahrzeugen abgeholt und bis zu den Abstellpositionen geführt.

Luftfahrtunternehmen oder sonstige Halter eines Luftfahrzeuges bedürfen für die Durchführung des Allwetterflugbetriebs nach Betriebsstufe III a/b einer Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr.

Der Hessische Minister für
Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

Dr. L u d w i g

I - 118/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende Anhebung
des Gebietes mit
Flugbeschränkungen ED-R 57**

Frankfurt a. M., den 12.04.84
Az.: 321 51

Die Obergrenze des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 (Meldorfer Bucht) wird zu den nachfolgenden Zeiten auf eine Höhe von 22 500 Fuß über NN angehoben.

28. Mai 1984	0900-1500
29. Mai 1984	0900-1500
30. Mai 1984	0900-1500
01. Juni 1984	0900-1500

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

H i e l s c h e r

I - 119/84

**Genehmigung
einer Bodenfunkstelle für den
Hubschrauber-Sonderlandeplatz Mellinghausen**

Braunschweig, den 13.04.84
306.30317

Auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Mellinghausen wird ab 10.05.1984 ein Flugplatzinformationsdienst auf der Frequenz 122,500 MHz vorgehalten.

Der Rufname lautet „Mellinghausen-Info“.

Die Frequenz 122,500 MHz darf nur bis zu einer Entfernung von 15 SM und bis zu einer Höhe von 3000 ft über dem Platz genutzt werden.

Bezirksregierung Braunschweig
Im Auftrag

B o c k

I - 120/84

**Verkehrslandeplatz
Altena-Hegenscheid**

Münster, den 26.03.84
53.10.1.1-02/A 11

Gemäß § 53 (1) und § 44 (1) der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308) in Verbindung mit der am 31. Juli 1980 erteilten Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Altena-Hegenscheid (NfL I - 256/80) und der am 10. Juni 1983 durchgeführten Abnahmeprüfung wird hiermit die Gestattung zur Aufnahme des Betriebes auf dem Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid erteilt.

Bis zur Veröffentlichung der entsprechenden Blätter für den Flugplatz Altena-Hegenscheid im Luftfahrthandbuch Band III dürfen platzfremde Luftfahrzeugführer den Flugplatz nur nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) benutzen. Den am Flugplatz beheimateten Luftfahrzeugführern ist die von mir genehmigte Flugbetriebsordnung zur Kenntnisnahme und Beachtung bekanntzugeben.

Damit ist der Flugbetrieb im Umfang der o. g. Genehmigung zulässig.

Dieser Bescheid wird Bestandteil der Genehmigung vom 31. Juli 1980.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

K e i l e r

I - 121/84

**Änderung der Genehmigung
für den
Verkehrslandeplatz Damme**

Oldenburg, den 17.04.84
306-30311-32

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die dem Aero-Club Damme e. V., 2845 Damme, am 24.08.1976 erteilte und am 20.12.1976 und 28.07.1977 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Be-

trieb des Verkehrslandeplatzes Damme am 31. Januar 1984 ergänzt und die Startart Flugzeugschlepp und den Ultraleichtflugzeugbetrieb (PPR) zugelassen.

Aufgrund der Änderung wird die Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Damme nachfolgend neu bekanntgemacht:

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Damme
2. Lage: 3,8 km südwestlich Damme
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 52°29'20" N 08°11'13" O
 - b) Höhe über NN: 46 m
4. Start- und Landebahnen für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler, Segelflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge
 - a) Richtung: 108° / 288° rechtweisend
 - b) Länge: 700 m
 - c) Breite: 20 m
 - d) Oberfläche: Asphalt
 - e) Streifen, Rechteck von 820 x 100 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt.
 - f) Rollweg, 1 Rollweg (befestigt), der beide Enden und ca. die Mitte der Start- und Landebahn mit dem Vorfeld verbindet.
5. Start- und Landebahn für Hubschrauber:
Hubschrauber starten und landen auf der Start- und Landebahn für Flugzeuge

II. Der Landeplatz darf von folgenden **Arten von Luftfahrzeugen** benutzt werden:

1. Flugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse
2. Hubschrauber bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse
3. selbststartende Motorsegler
4. Segelflugzeuge, zugelassen ist Flugzeugschleppstart
5. Ultraleichtflugzeuge (PPR)

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr mit den unter Abschnitt II Nr. 1 bis 4 genannten Luftfahrzeugen. Ultraleichtflugzeuge dürfen den Landeplatz nur nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) benutzen.

IV. NfL I - 20/77 und I - 45/79 werden hiermit aufgehoben.

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

I - 122/84

Bekanntmachung der Betriebsaufnahme des Flughafens Paderborn/Lippstadt

Düsseldorf, den 12.04.84
V/A 2 - 31 - 21/3 PL

Der Regionalflughafen Südost-Westfalen GmbH in Paderborn habe ich am 22. Juli 1971 die Genehmigung gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) erteilt und diese aufgrund des durchgeführten Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 8 ff LuftVG am 25.07.1983 ergänzt.

Nach der Abnahmeprüfung gemäß § 44 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftZVO) wurde der Betrieb am 09.04.1984 in einer weiteren Ausbaustufe gestattet.

Die wesentlichen Genehmigungsmerkmale dieser Ausbaustufe werden hiermit gemäß § 42 Abs. 4 LuftVZO bekanntgemacht.

I. Anlage

1. Bezeichnung des Flughafens:
Flughafen Paderborn/Lippstadt
2. Lage:
8 NM SW Paderborn
3. Geographische Lage und Höhe des Flughafenbezugspunktes:
 - a) 51°36'55" N 08°37'02" O
 - b) 213 m über NN
4. Klassifizierung gemäß ICAO-Anhang 14 (8. Ausgabe - März 1983) zum Abkommen über die internationale Luftfahrt:
Kode-Ziffer: 3
Kode-Buchstabe: C
5. Start- und Landebahn:
Start- und Landebahn 06/24 (befestigt)
Richtung 057°05'/237°05' (rechtweisend)
Länge: 1700 m
Breite: 30 m
Tragfähigkeit: ≥ 60 LCN
oder
PCN-Klassifizierung: 36/F/B/X/T
6. Befehuerung:
Randbefehuerung: Start- und Landebahn, Rollbahnen
Anflugbefehuerung: Schwelle 24, 810 m lang

II. Betrieb

1. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Flughafen verkehren dürfen:
Alle Arten von Luftfahrzeugen.
Der Aufstieg von bemannten Freiballonen und die Landung von Fallschirmspringern bedarf der besonderen Genehmigung des Regierungspräsidenten Münster.
2. Zugelassener Flugbetrieb:
 - a) Der Flugbetrieb darf unter Sichtwetterbedingungen (VMC) nach den Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden.
 - b) Der Flugbetrieb unter Instrumentenflugbedingungen (IMC) nach Instrumentenflugregeln (IFR) bedarf einer besonderen Genehmigung gemäß § 6 Abs. 4 LuftVG.

III. Haftpflichtversicherung

Der Flughafenunternehmer muß sich gegen Haftpflichtansprüche aus Personenschäden mit jeweils mindestens 2,0 Mio DM und aus Sachschäden mit 1,0 Mio DM je Schadensfall versichert halten.

Die Genehmigung des Regierungspräsidenten Münster vom 24. März 1971 (NfL I - 319/71 und NfL I - 53/73) ist aufgehoben.

Der Minister für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

B r i e s e w i t z

I - 123/84

Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt

Düsseldorf, den 17.04.84
V/A 3 - 31-21/1 PL

Gemäß § 21 a Abs. 1 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzblatt I S. 2117), zuletzt geändert durch VO vom 09.01.1976

(BGBl. I S. 53), werden für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt folgende Regelungen getroffen:

1. Flugbetrieb

1.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit AHDEN INFO aufzunehmen. Der Flugplatzverkehr hat ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.2 Flugzeuge benutzen die im Luftfahrthandbuch Deutschland, Band III, veröffentlichten Verfahren.

1.3 Flugzeuge über 2000 kg MPW benutzen die entsprechend veröffentlichte äußere Platzrunde.

1.4 Das Überfliegen der Gemeinden Brenken, Ahden, Niedernudorf und Wewelsburg ist zu vermeiden.

1.5 Auf die Lage des Flughafens unterhalb einer Nachttiefflugstrecke wird hingewiesen.

2. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehenden Regelungen 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.

3. Schlußbestimmungen

Die vorstehenden Regelungen treten am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

Der Minister für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

Meyer

I – 124/84

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Linkenheim

Karlsruhe, den 16.04.84
24-52/2314

Die Ziff. 2.1 der Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Linkenheim vom 01.03.1983 (NfL I – 67/83) wird mit sofortiger Wirkung ersetzt durch

„2.1 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben, je nach Anweisung der Flugleitung, die Nordwest- oder Südostplatzrunde als Links- oder Rechtsplatzrunde zu benutzen.“

Regierungspräsidium Karlsruhe

Schirp

I – 125/84

Einführung der Betriebsstufe III a / III b des Allwetterflugbetriebs auf dem Flughafen Frankfurt für Anflüge zur Landebahn 07 R

Frankfurt a. M., den 30.04.84
BFS/Z – 11/14 – 22

Vom 07. Juni 1984 an werden am Flughafen Frankfurt Freigaben für ILS-Anflüge zur Landebahn 07 R entsprechend den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für den Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe III a / III b erteilt.

Die genannten Richtlinien sind in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 276/77, 426/77, 311/79 und 24/81 bekanntgemacht worden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Hielscher

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 24. Mai 1984

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I – 126/84	Bekanntmachung gem. § 3 der VO über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen	118
I – 127/84	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Karlsruhe-Forchheim	118
I – 128/84	Widerruf der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Weilheim-Teck . . .	118

Inhaltsangabe der NfL II 38/84 vom 24. Mai 1984

II – 38/84	Verzeichnis der nach § 18 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) anerkannten Herstellerbetriebe von Luftfahrtgerät
------------	--

Inhaltangabe der NfL II 39/84 vom 24. Mai 1984

II – 39/84	Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät
------------	--

Inhaltsangabe der NfL II 40/84 vom 24. Mai 1984

II – 40/84	Ankündigung einer Änderung der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)
------------	--

I – 126/84

**Bekanntmachung gem. § 3 der Verordnung
über die zeitliche Einschränkung des
Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen
und Motorseglern an Landeplätzen**

Bonn, den 02.05.84
L 11/60.88/45 BL 84

Gemäß § 3 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.08.1976 (BGBl. I S. 2216) gebe ich hiermit die Landeplätze bekannt, die infolge der Zahl der Flugbewegungen im Jahre 1983 oder aufgrund einer Entscheidung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde den Einschränkungen nach § 1 der Verordnung unterliegen.

Die Bekanntmachung wirkt ab 01. Juni 1984 und gilt bis zu einem Termin, der in der Bekanntmachung einer neuen Liste aufgrund der Flugbewegungen des Jahres 1984 genannt werden wird.

Die Gültigkeit der Bekanntmachung vom 11. Mai 1983 (NfL I – 109/83), geändert durch die Bekanntmachung vom 12. August 1983 (NfL I – 171/83), läuft mit dem 31. Mai 1984 ab.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. Winter

Baden-Württemberg

Baden-Baden-Oos
Donaueschingen-Villingen
Freiburg i. Br.
Friedrichshafen
Karlsruhe-Forchheim
Mannheim-Neustheim

Bayern

Aschaffenburg
Augsburg-Mühlhausen
Burg Feuerstein
Eggenfelden
Herzogenaurach
Jesenwang
Landshut
Neubiberg
Rosenthal-Field-Plössen

Hessen

Bad Nauheim-Reichelsheim
Korbach

Niedersachsen

Borkum
Juist

Nordrhein-Westfalen

Arnsberg
Bonn-Handlar
Dortmund-Wickede
Essen-Mülheim
Mönchengladbach
Münster-Telgte
Oerlinghausen
Porta-Westfalica

Rheinland-Pfalz

Koblenz-Winningen
Worms

Schleswig-Holstein

Hartenholm
Uetersen

I – 127/84

**Änderung der Regelung
des Flugplatzverkehrs auf dem
Verkehrslandeplatz Karlsruhe-Forchheim**

Karlsruhe, den 14.11.83
Az.: 24-52/2314

Die am 21.12.1979 getroffene Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Karlsruhe-Forchheim (NfL I – 47/80) wird wie folgt geändert:

1. Die Ziffer 1.2 erhält folgende Fassung:

„1.2 Motorgetriebene Luftfahrzeuge, mit Ausnahme von Ultraleichtflugzeugen, haben die Westplatzrunde in der Höhe von 1200 ft über NN zu benutzen.

Ultraleichtflugzeuge fliegen eine verkürzte Ostplatzrunde.“

2. In Ziffer 5.3 werden nach „Motorsegler“ die Worte „sowie Ultraleichtflugzeuge“ eingefügt.

Regierungspräsidium Karlsruhe

Schirp

I – 128/84

**Widerruf der Genehmigung
des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes
Weilheim-Teck**

(NfL I – 80/75 und I – 227/75)

Stuttgart, den 08.05.84
24-8735-Weilheim/84(zu83)

I. Gemäß § 53 Abs. 1 i.V.m. § 48 der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) wird die Genehmigung des Regierungspräsidiums Nordwürttemberg Nr. 16-8735-Weilheim-Teck/30 vom 20.06.1972 hiermit widerrufen.

II. Begründung:

Nach § 48 LuftVZO ist die Genehmigung zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind.

Grundvoraussetzung für die Anlage eines Flugplatzes und deren Genehmigung ist die Tatsache, daß der Antragsteller über die für die Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundflächen nutzungsbe-rechtigt ist.

Nachdem die Firma Wilhelm Stiber nicht mehr in dem Besitz des Grundstücks Tobelwasenweg 24 ist, war daher die Genehmigung zu widerrufen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Stuttgart in 7000 Stuttgart, Breitscheidstr. 4, (Postanschrift: 7000 Stuttgart 1, Postfach 2 99) zu erheben.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag

Gowin

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 07. Juni 1984

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I – 130/84	75. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	128
I – 131/84	Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen	128
I – 132/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Einrichtung einer Kontrollzone für den Flugplatz Kaufbeuren sowie die Erweiterung des Nahverkehrsbereichs München A1	129
I – 133/84	Bekanntmachung über eine vorübergehende Änderung der Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des zeitlich reservierten Luftraumes TRA 203	129
I – 134/84	Kriterien für die Festlegung und Durchführung von Warteverfahren, Instrumenten-anflugverfahren und Fehlanflugverfahren	129
I – 135/84	Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Stuttgart	130
I – 136/84	Änderung der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Celle-Arloh	130

Inhaltsangabe der NfL II 41/84 vom 07. Juni 1984

II – 41/84	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–30. April 1984)
------------	--

Inhaltsangabe der NfL II 42/84 vom 07. Juni 1984

II – 42/84	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen
------------	---------------------------------

Inhaltsangabe der NfL II 43–45/84 vom 07. Juni 1984

II – 43/84	Berichtigung zum Heft „Umweltfreundliche Propellerflugzeuge bis 5700 kg Höchstmasse und Motorsegler“
II – 44/84	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II – 45/84	1. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

I – 130/84

**Fünfundsiebzigste Änderung der
Bekanntmachung über die Festlegung
von kontrollierten Lufträumen**

vom 25. Mai 1984

Bonn, den 25.05.84
L 16/60.05.02/135 FS 84

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1969 (BAnz. Nr. 230 vom 11. Dezember 1969; NfL I – 283/69 vom 11. Dezember 1969), zuletzt geändert durch die Vierundsiebzigste Änderungsbekanntmachung vom 09. Januar 1984 (BAnz. S. 586/84; NfL I – 15/84) wird wie folgt geändert:

In Abschnitt I Nr. 1 werden

1. bei der Kontrollzone „Ramstein“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

492920 N 072450 O – 493230 N 074130 O –
493000 N 074300 O – 492830 N 075430 O –
492920 N 075915 O – 492340 N 074110 O –
492330 N 072525 O – 492920 N 072450 O.“

2. bei der Kontrollzone „Sembach“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

493230 N 074130 O – 493545 N 075830 O –
493025 N 080240 O – 492920 N 075915 O –
492830 N 075430 O – 493000 N 074300 O –
493230 N 074130 O.“

Diese Bekanntmachung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

Fürstfeldbruck
Geilenkirchen
Gütersloh
Hahn
Hohn
Hopsten
Husum
Ingolstadt
Jever
Kiel-Holtenau
Laarbruch
Lahr
Landsberg
Lechfeld
Leck
Leipzig

Memmingen
Neuburg
Nordholz
Nörvenich
Oberpfaffenhofen
Oldenburg
Pferdsfeld
Ramstein
Schleswig
Sembach
Söllingen
Spangdahlem
Westerland
Wildenrath
Zweibrücken

2. Flugsicht und Bodensicht: 5 km
Hauptwolkenuntergrenze: 300 m (1000 Fuß)
Abstand von Wolken: Wolken dürfen nicht berührt werden

in den Kontrollzonen

Ansbach
Bückerburg
Celle
Coleman
Faßberg
Finthen
Friedrichshafen
Fritzlar
Fulda
Giebelstadt
Grafenwöhr

Hanau
Heidelberg
Itzehoe
Kitzingen
Laupheim
Mendig
Neuhausen
Niederstetten
Rheine-Bentlage
Schwäbisch-Hall

3. Flugsicht und Bodensicht: 5 km
Hauptwolkenuntergrenze: 450 m (1500 Fuß)
Senkrechter Abstand von
Wolken: 150 m (500 Fuß)

in der Kontrollzone
Wiesbaden.

4. Flugsicht und Bodensicht: 3 km
Hauptwolkenuntergrenze: 300 m (1000 Fuß)
Abstand von Wolken: Wolken dürfen nicht berührt werden

in der Kontrollzone
Egelsbach.

Diese Bekanntmachung tritt am 21. Juni 1984 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 09. Januar 1984 (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, Nr. 16/84) außer Kraft.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 131/84

**Festlegung niedrigerer Mindestwerte
für Flugsicht, Abstand von Wolken,
Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze
für Flüge nach Sichtflugregeln in
Kontrollzonen**

Bonn, den 17.05.84
L 16/60.05.02/129 FS 84

Aufgrund des § 28 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) 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. Flugsicht und Bodensicht: 5 km
Hauptwolkenuntergrenze: 450 m (1500 Fuß)
Abstand von Wolken: Wolken dürfen nicht berührt werden

in den Kontrollzonen

Alhorn
Bitburg
Bremgarten
Büchel
Erding
Eggebek

I – 132/84

**Bekanntmachung über die
vorübergehende Einrichtung einer
Kontrollzone für den Flugplatz
Kaufbeuren sowie die Erweiterung
des Nahverkehrsbereichs München A1**

vom 24.05.1984

Bonn, den 24.05.84
L 16/60.05.02/133 FS 84

Aufgrund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) werden in dem Fluginformationsgebiet München die Kontrollzone Kaufbeuren eingerichtet sowie der Nahverkehrsbereich München A1 wie folgt erweitert:

1. Kontrollzone Kaufbeuren

Flughafenbezugspunkt 47 51 46 N 10 36 56 E

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 021°/201° durch den Flughafenbezugspunkt verlaufenden Linie mit einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie.

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 111°/291° durch den Flughafenbezugspunkt verlaufenden Linie mit einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie.

c) Obergrenze 4500 Fuß über NN

2. Nahverkehrsbereich München A1 (Erweiterung)

a) Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
47 50 30 N 10 27 30 E – 47 56 00 N 11 06 00 E –
47 39 00 N 10 38 30 E – 47 40 50 N 10 31 30 E –
47 50 30 N 10 27 30 E gegebenen seitlichen Begrenzung.

b) Vertikal von 1000 Fuß über Grund bis FL 245

3. Zeitliche Wirksamkeit

a) Vom 25. Juni 1984 bis 23. Juli 1984 jeweils montags bis donnerstags von 0500 Uhr bis 1600 Uhr MGZ, freitags von 0500 Uhr bis 1400 Uhr MGZ.

b) Vom 8. September 1984 bis 22. September 1984 täglich von 0400 Uhr bis 2000 Uhr MGZ.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 133/84

**Bekanntmachung über eine vorübergehende
Änderung der Ausnahmeregelung für
unkontrollierte militärische Sichtflüge
innerhalb des zeitlich reservierten
Luftraumes TRA 203**

vom 24.05.1984

Bonn, den 24.05.84
L 16/60.05.04/134 FS 84

Die Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200 vom 03. Mai 1976 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I – 178/76, Bundesanzeiger Nr. 92 vom 15. Mai 1976) wird vorübergehend wie folgt geändert:

Die zeitliche Wirksamkeit für die TRA 203 wird im Höhenbereich von FL 100 bis FL 245 auf den 16. Juni 1984 (Samstag) von 0600 Uhr bis 1100 Uhr MGZ und den 21. Juni 1984 (Fronleichnam) von 0900 Uhr bis 1500 Uhr MGZ ausgedehnt.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 134/84

**Kriterien für die Festlegung und
Durchführung von Warteverfahren,
Instrumentenanflugverfahren und
Fehlanflugverfahren**

Frankfurt a.M., den 21.05.84
BFS/Z – I 1–32

Bei der Festlegung von Warteverfahren, Instrumentenanflugverfahren und Fehlanflugverfahren durch die Bundesanstalt für Flugsicherung werden die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) empfohlenen Verfahrenskriterien gem. Band II der Druckschrift DOC 8168 OPS/611 zugrundegelegt.

Entsprechende Empfehlungen für die Durchführung der festgelegten Verfahren sind dem Band I der genannten Druckschrift zu entnehmen.

Die Bekanntmachung vom 17. September 1982 (Nachrichten für Luftfahrer I – 216/82) wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt
für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 135/84

Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Stuttgart

Stuttgart, den 15.05.84
V 8725 – 13/44

Das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr hat die Genehmigung des Verkehrsflughafens Stuttgart mit Entscheidung vom 19. April 1984 hinsichtlich der wiederholten Anflüge zu Übungs- und Einweisungszwecken wie folgt geändert:

Abschnitt II Abs. 1 (Beschränkungen des Flugbetriebs) Ziff. 1.2 der Genehmigung vom 19.12.1973 Nr. XII 8725/68 (NfL I – 66/74) in der Fassung der Entscheidung vom 23.03.1978 Nr. V 8726 – 1/13 (NfL I – 130/78) und Abschnitt 1.2 (Beschränkungen des Flugbetriebes) Ziff. 4 der Genehmigung vom 24. März 1980 Nr. V 8725 – 13/4 (NfL I – 234/80) erhalten folgende Fassung:

„Wiederholte Anflüge zu Übungs- und Einweisungszwecken von Flugzeugen mit Strahltriebwerken und von Propellerflugzeugen sind in der Zeit von 2200 Uhr bis 0600 Uhr (mitteleuropäische Zeit/Sommerzeit) nicht zulässig. Ausnahmen sind zwischen 2200 Uhr und 2400 Uhr (mitteleuropäische Zeit/Sommerzeit) nur mit vorheriger Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart – Luftaufsichtsstelle Flughafen Stuttgart – möglich. Für wiederholte Anflüge zu Übungs- und Einweisungszwecken von Flugzeugen mit Strahltriebwerken ist auch in der Zeit zwischen 0600 Uhr und 2200 Uhr (mitteleuropäische Zeit/Sommerzeit) die vorherige Zustimmung der Luftaufsichtsstelle erforderlich.“

Im übrigen verbleibt es bei den bisherigen örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Stuttgart.

Ministerium für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr
Baden-Württemberg
Im Auftrag

Kuder

I – 136/84

Änderung der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Celle-Arloh

Oldenburg, den 14.05.84
306 – 30311 – 7

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die der Flugsportvereinigung Celle Stadt und Land e.V., 3100 Celle, am 14. September 1972 (NfL I – 303/72) erteilte und am 03.07.1973, 23.11.1973 und 28. Februar 1978 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für den allgemeinen Verkehr (Verkehrslandeplatz) mit Genehmigung vom 11. Mai 1984 wie folgt ergänzt:

7. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

d) Ultraleichtflugzeuge (PPR).

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

Lau x t e r m a n n

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 21. Juni 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 137/84	Wiederinbetriebnahme und Umbenennung der Start- und Landebahn 16/34 am Flughafen Hamburg 132
I – 138/84	4. VO zur Änderung der 87. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) 132
I – 139/84	5. VO zur Änderung der 13. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart) 133
I – 140/84	2. VO zur Änderung der 82. DVO zur LuftVO (Festlegung von IFR-/VFR-Wechselverfahren für An- und Abflüge zum und vom Verkehrslandeplatz Bayreuth sowie von Verfahren für IFR-Abflüge von Startbahn 24 dieses Verkehrslandeplatzes) 133
I – 141/84	ICAO-Anhang 14, „Flugplätze“, in deutscher Übersetzung – 8. Ausgabe – 134
I – 142/84	Neufassung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Mosbach-Lorbach 134
I – 143/84	Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mosbach-Lohrbach 134
I – 144/84	Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Langenlonsheim 135
I – 145/84	Genehmigung zum weiteren Betrieb des Segelfluggeländes Iserlohn-Rheinermark 135

Inhaltsangabe der NfL II 46/84 vom 21. Juni 1984

II – 46/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

I – 137/84

Wiederinbetriebnahme und Umbenennung der Start- und Landebahn am Flughafen Hamburg

Hamburg, den 04.06.84
– VT 41/764.530 – 2/4 –

Voraussichtlich am 02.08.1984 wird die zur Zeit wegen Arbeiten zur Grunderneuerung der Bahnoberfläche gesperrte Start- und Landebahn 16/34 wieder in Betrieb genommen. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme tritt eine Umbenennung der Bahn in 15/33 in Kraft.

Der genaue Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme wird durch NOTAM Class I bekanntgegeben. Falls aufgrund einer Verkürzung der Bauzeit die Wiederinbetriebnahme bereits vor dem 02.08.1984 möglich sein sollte, gilt vorübergehend noch die bisherige Bahnbezeichnung 16/34.

1. Start- und Landebahn 15

1.1 Äußere Merkmale:

Länge/Breite	3665/45,8 m
TORA	3665 m
TODA	3725 m
ASDA	3665 m
LDA	3665 m
THR ELEV	53 ft
Streifen	3785 m x 300 m
Tragfähigkeit PCN: 65 F/A/W/T	

1.2 Anflug- und Landehilfen:

Anflugbefeuerung (System ALPA-ATA)
Anflugblitzbefeuerung (EFAS)
2-BAR VASIS (3° Gleitwinkel)
Schwellenbefeuerung
Mittellinienbefeuerung
Randbefeuerung
Endbefeuerung
Schwellen- und Festabstandsmarkierung.

2. Start- und Landebahn 33

2.1 Äußere Merkmale:

Länge/Breite	3665/45,8 m
TORA	3665 m
TODA	3725 m
ASDA	3665 m
LDA	3220 m
THR ELEV	35 ft
Streifen	3785 m x 300 m
Tragfähigkeit PCN: 65 F/A/W/T	

2.2 Anflug- und Landehilfen:

Anflugbefeuerung (System CALVERT)
Anflugblitzbefeuerung (EFAS)
3-BAR VASIS (3° Gleitwinkel)
Unterflurschwellenbefeuerung
Mittellinienbefeuerung
Randbefeuerung
Endbefeuerung
Schwellenmarkierung

Ergänzende Informationen sind dem Luftfahrthandbuch I, AGA-2-6 zu entnehmen.

Mit Wiederinbetriebnahme der Start- und Landebahn 15/33 treten die im NfL I – 69/84 bekanntgegebenen Maßnahmen außer Kraft.

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Landwirtschaft,
Hamburg

von Borstel

I – 138/84

Vierte Verordnung zur Änderung der Siebenundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge
nach Instrumentenflugregeln zum und vom
Flughafen Hamburg)

vom 17. Mai 1984

Frankfurt a. M., den 17.05.84
11 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Siebenundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 28. August 1981 (BANz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I – 258/81) zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 15. Februar 1984 (BANz. S. 2102 NfL I – 61/84), wird wie folgt geändert:

- In § 2 Abs. 5 Nr. 2 wird
 - in der Überschrift die Angabe „Landebahn 16“ durch die Angabe „Landebahn 15“
 - im Text die Angabe zum ILS-Landekurs „(155°)“ durch die Angabe „(154°)“ und
 - die Angabe zum Fehlanflugpunkt „MM ILS 16“ durch die Angabe „MM ILS 15“ ersetzt.
- In § 2 Abs. 5 Nr. 3 wird
 - in der Überschrift die Angabe „Landebahn 16“ durch die Angabe „Landebahn 15“ und
 - im Text die Angabe zum ILS-Landekurs „(155°)“ durch die Angabe „(154°)“ ersetzt.
- In § 2 Abs. 5 Nr. 4 wird
 - in der Überschrift die Angabe „Landebahn 16“ durch die Angabe „Landebahn 15“
 - im Text die Angabe zum ILS-Landekurs „(155°)“ durch die Angabe „(154°)“ und
 - die Angabe „(5.4 DME ALSTER)“ durch die Angabe „(5.4 DME ALF)“ ersetzt.
- In § 2 Abs. 5 werden in Nr. 6, Nr. 7 und Nr. 8 jeweils
 - in der Überschrift die Angabe „Landebahn 16“ durch die Angabe „Landebahn 15“
 - im ersten Satz des Textes die Angabe „Endanflugkurs 155°“ durch die Angabe „Endanflugkurs 154°“ und
 - im letzten Satz des Textes die Angabe „Kurs 155°“ durch die Angabe „Kurs 154°“ ersetzt.
- In § 2 Abs. 5 Nr. 6 wird in der Beschreibung des Fehlanflugpunktes die Angabe „Landebahnschwelle 16“ durch die Angabe „Landebahnschwelle 15“ ersetzt.
- In § 2 Abs. 5 Nr. 8 wird die Angabe „(5.4 DME ALSTER, R 074 LBE)“ durch die Angabe „(5.4 DME ALF, R 074 LBE)“ ersetzt.

7. In § 2 Abs. 7 Nr. 3 wird

- a) in der Überschrift die Angabe „Landebahn 16“ durch die Angabe „Landebahn 15“
- b) die Angabe zum Endanflugkurs „155°“ durch die Angabe „154°“ und
- c) die Angabe zum Fehlanflugpunkt „Landebahnschwelle 16“ durch die Angabe „Landebahnschwelle 15“ ersetzt.

8. In § 2 Abs. 7 Nr. 4 wird

- a) in der Überschrift die Angabe „Landebahn 34“ durch die Angabe „Landebahn 33“
- b) die Angabe zum Endanflugkurs „335°“ durch die Angabe „334°“ und
- c) die Angabe zum Fehlanflugpunkt „Landebahnschwelle 34“ durch die Angabe „Landebahnschwelle 33“ ersetzt.

9. In § 3 Abs. 2 wird

- a) in der Überschrift von Nr. 3 die Angabe „Startbahn 16“ durch die Angabe „Startbahn 15“ und
- b) in der Überschrift von Nr. 4 die Angabe „Startbahn 34“ durch die Angabe „Startbahn 33“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 2. August 1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 139/84

**Fünfte Verordnung zur Änderung der
Dreizehnten Durchführungsverordnung zur
Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Flugverfahren für Flüge
nach Sichtflugregeln zum und vom
Flughafen Stuttgart)**

vom 21. Mai 1984

Frankfurt a. M., den 21.05.84
I 1 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Dreizehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart) vom 13. Mai 1970 (BAnz. Nr. 95 vom 27. Mai 1970; NfL I – 148/70), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 11. Juli 1978 (BAnz. Nr. 136 vom 25. Juli 1978; NfL I – 262/78), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 1 Nr. 3 erhält folgende neue Fassung:

„3. Vom Schnittpunkt der neuen Bundesstraße B27 mit dem Neckar (SIERRA 1-▲) in nördlicher Richtung rechts entlang dieser Straße, vorbei an der Aichtalbrücke (SIERRA 2-▲) zu der nachstehend beschriebenen Warteschleife; Flughöhe: maximal 3 000 Fuß über NN.

Die Warteschleife liegt südlich der Landebahn des Flughafens zwischen den Ortschaften Plattenhardt und Bernhausen, Ausrichtung: 077°/257°
Kurvenführung: links
Flughöhe: maximal 3 000 Fuß über NN.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. Juli 1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 140/84

**Zweite Verordnung zur Änderung der
Zweiundachtzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von IFR/VFR-Wechselverfahren für An-
und Abflüge zum und vom Verkehrslandeplatz
Bayreuth sowie von Verfahren für IFR-Abflüge
von Startbahn 24 dieses Verkehrslandeplatzes)**

vom 17. Mai 1984

Frankfurt a. M., den 17.05.84
I 1/1 4 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 62), wird verordnet:

Artikel 1

Die Zweiundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von IFR-/VFR-Wechselverfahren für An- und Abflüge zum und vom Verkehrslandeplatz Bayreuth) vom 14. August 1981 (BAnz. Nr. 176 vom 22. September 1981; NfL I – 266/81), zuletzt geändert durch die erste Änderungsverordnung hierzu vom 04. Mai 1982 (BAnz. Nr. 97 vom 27. Mai 1982; NfL I – 106/82), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird nach den Angaben zum Meldepunkt SOLOS folgender Meldepunkt neu eingefügt:

„Meldepunkt SULUS R 314 ERL
50°03'50"N 10°28'15"O 096° HAB“

2. In § 2 Abs. 1 wird in der Kopfleiste der Tabelle der Einflugstrecken

- a) in Spalte 2 die Angabe „in Grad“ und
- b) in Spalte 4 die Angabe „in Fuß über NN“

ersatzlos gestrichen.

3. In § 2 Abs. 1 wird in der Tabelle der Einflugstrecken die Beschreibung der Einflugstrecke: 4 QD durch folgende Fassung ersetzt:

4 QD			
▲ Hammelburg NDB			
△ SULUS	096	27 34	5000
△ PUMER	109	8	4000
▲ Bayreuth NDB			

4. In § 2 Abs. 2 wird in der Kopfzeile der Beschreibung des Warteverfahrens

- a) in Spalte 2 die Angabe „in Grad“ und
- b) in Spalte 4 die Angabe „in Fuß über NN“ ersatzlos gestrichen.

5. In § 2 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 3 neu eingefügt:

„(3) Im Umkreis von 25 NM um Bayreuth NDB werden, durch Anflugkurse zu dieser Navigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektormindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: $176^{\circ} - 296^{\circ} = 5000$
 $296^{\circ} - 176^{\circ} = 3500$ “

6. In § 2 wird der bisherige Abs. 3 Abs. 4.

7. In § 3 Abs. 2 wird in der Beschreibung der Abflugstrecke QD 14 die Angabe „auf R 276 BAY in Richtung HAB (▲)“ durch die Angabe „auf R 276 BAY über SULUS (Δ) bis HAB (▲)“ ersetzt.

8. In § 4 Abs. 2 wird in der Beschreibung der Abflugstrecke QD 4 die Angabe „auf R 276 BAY in Richtung HAB (▲)“ durch die Angabe „auf R 276 BAY über SULUS (Δ) bis HAB (▲)“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 02. August 1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 141/84

ICAO-Anhang 14, „Flugplätze“, in deutscher Übersetzung 8. Ausgabe

Frankfurt a. M., den 06.06.84
Büro NfL – R – 34 31 40

Die Bundesanstalt für Flugsicherung gibt die Herausgabe der 8. Ausgabe von Anhang 14, „Flugplätze“, in deutscher Sprache bekannt.

Die in einem 4-Ring-Ordner erstellte Neuausgabe ist 144 Seiten stark und enthält alle Nachträge (d.h. einschließlich Nachtrag Nr. 37), die bis zum 24. November 1983 anwendbar wurden. Kapitel 1, 1.2 und das Vorwort enthalten Angaben über die Anwendbarkeit von Richtlinien und Empfehlungen.

Der Bezugspreis beträgt 95,- DM.

Bestellungen sind zu richten an die Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Elbest. 1, Postfach 16 264
6000 Frankfurt a. M. 16
Tel.: 0611-231513

NfL I – 111/82 wird hiermit aufgehoben.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 142/84

Neufassung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Mosbach-Lohrbach

Karlsruhe, den 06.04.84
Az.: 24 – 52/2314

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit den §§ 54 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.03.1979 (BGBl. I S. 308) wird der Luftfahrtgesellschaft mbH Mosbach, 6950 Mosbach 3, die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus der im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichten Landekarte (Platzdarstellungskarte).

Gleichzeitig wird gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 LuftVZO gestattet, den Landeplatz in Betrieb zu nehmen.

Beschreibung des Geländes:

1. Halter: Luftfahrtgesellschaft mbH Mosbach
6950 Mosbach 3
2. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Mosbach-Lohrbach
3. Lage: 3 NM (5,5 km) NNW Mosbach, Neckar-Odenwald-Kreis
4. Bezugspunkt:
 - a) Geographische Lage $49^{\circ}24'00''$ N
 $09^{\circ}07'30''$ O
 - b) Höhe 1083 ft (330 m) ü. NN
5. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung $149^{\circ}/329^{\circ}$ rw
 - b) Abmessung 615 m x 20 m
 - c) Oberfläche Asphalt
6. Zugelassen für:
 - a) Flugzeuge bis 3 000 kg MPW, über 3 000 kg bis 4 000 kg MPW PPR
 - b) Hubschrauber
 - c) Selbststartende Motorsegler
 - d) Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler im Flugzeugschleppstartbetrieb
 - e) Freiballone PPR
7. Zweck: Landeplatz des allgemeinen Verkehrs
NfL I – 372/79 wird hiermit aufgehoben.

Regierungspräsidium
Karlsruhe

Schirp

I – 143/84

Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mosbach-Lohrbach

Karlsruhe, den 06.04.84
Nr. 24 – 52/2314

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mosbach-Lohrbach folgende Regelung getroffen:

1. Motorflug

1.1 Im Flugplatzverkehr ist auf der Frequenz der örtlichen Luftaufsicht Hörbereitschaft aufrecht zu erhalten. Bei Anflügen ist die Sprechfunkverbindung spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes herzustellen.

1.2 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben, je nach Anweisung der Flugleitung, die Südwest- oder Nordostplatzrunde in der Höhe von 2000 Fuß über NN zu benutzen.

2. Segelflug

2.1 Segelflugzeuge haben, je nach Anweisung der Flugleitung, die Südwest- oder Nordostplatzrunde zu benutzen.

2.2 Segelflugzeuge landen auf der Asphaltbahn oder dem rechts anschließenden Grünstreifen.

2.3 Flugzeugschlepp:

2.3.1 Für Flugzeugschleppzüge und Schleppflugzeuge gilt Ziff. 1 sinngemäß.

2.3.2 Zum Seilabwurf anfliegende Schleppflugzeuge dürfen vor Überfliegen der Flugplatzgrenzen die Flughöhe von 1270 Fuß über NN nicht überschreiten. Nach dem Seilabwurf fliegen die Schleppflugzeuge eine verkürzte Platzrunde gemäß 1.2.

3. Überflughöhen

3.1 Die Straßen vor den Schwellen 15 bzw. 33 sind bei Start und Landungen in folgenden Mindesthöhen zu überfliegen:

1270 Fuß über NN von Schleppflugzeugen mit anhängendem Schleppseil,

1120 Fuß über NN von den übrigen Luftfahrzeugen.

4. Sonstiger Verkehr auf den Betriebsflächen

4.1 Fahrzeuge aller Art und Fußgänger dürfen auf dem Rollfeld nur mit Erlaubnis der Luftaufsicht verkehren.

5. Hinweise

5.1 Die im Luftfahrthandbuch Band III auf den Seiten EDTM 3/4 veröffentlichten Angaben sind Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

5.2 Soweit im Vorstehenden nicht anders bestimmt, ist der Segelflugbetrieb nach der Segelflug-Betriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Club e. V. in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

6. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

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

7. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft; sie ersetzt die Regelung vom 01.10.1979 und die Regelungsänderung vom 12.03.1984. NfL I - 360/79 und I - 94/84 werden hiermit aufgehoben.

Regierungspräsidium
Karlsruhe

Schirp

I - 144/84

Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Langenlonsheim

Mainz, den 01.06.84
856 - 181/11/10

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Langenlonsheim folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Anfliegende Luftfahrzeuge haben 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Langenlonsheim/Info aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Das Überfliegen des südlich des Flugplatzes verlaufenden Hochwasserschutzdammes unter 400 ft MSL ist nicht gestattet.

1.4 Die umliegenden Orte sind lärmempfindliche Gebiete. Ein Überflug ist zu vermeiden.

2. Motorgetriebene Luftfahrzeuge

2.1 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die in der anliegenden Sichtenflugkarte dargestellte Platzrunde östlich des Flugplatzes in einer Höhe von 1300 ft MSL zu benutzen.

2.2 Einflüge in die Platzrunde und Ausflüge aus der Platzrunde sind entsprechend der Kennzeichnung in der Sichtenflugkarte durchzuführen.

2.3 An Sonn- und Feiertagen sind von 1300-1500 Uhr Ortszeit Platzrundenflüge, Einweisungs- und Schulflüge - ausgenommen Überlandflüge -, sowie das Schleppen von Segelflugzeugen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen untersagt.

2.4 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen nicht starten, wenn an der Segelflugschleppwinde die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Segelflugzeuge haben die in der anliegenden Sichtenflugkarte dargestellte Platzrunde westlich des Flugplatzes zu benutzen.

3.2 Zwischen dem Segelflugzeugstart, der Startwinde und der Flugleitung muß eine Sprechfunkverbindung bestehen.

3.3 Die Bereitschaft zum Winden- oder Flugzeugschleppstart sind der Flugleitung rechtzeitig über Funk mitzuteilen.

3.4 Windenstarts dürfen nur erfolgen, wenn sich keine Luftfahrzeuge im Endanflug oder im Startvorgang befinden.

3.5 Schleppflugzeuge ordnen sich nach dem Ausklinken zum Seilabwurf aus allen Richtungen in den jeweiligen Endteil der Motorflugplatzrunde (gegebenenfalls verkürzten Endteil) zur Landung ein.

3.6 Landungen von Schleppflugzeugen mit anhängendem Schleppseil sind verboten.

4. Ordnungswidrigkeiten

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

5. Schlußbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Im Auftrag

Dr. Massoth

I - 145/84

Genehmigung zum weiteren Betrieb des Segelfluggeländes Iserlohn-Rheinermark

Münster, den 25.05.84
53.10.1.2 - 02/A 4

Der Luftsportvereinigung Ruhr-Lenne-Iserlohn e. V. habe ich am 16. Mai 1984 die Genehmigung zum weiteren Betrieb des Segelfluggeländes **Iserlohn-Rheinermark** erteilt.

Gleichzeitig habe ich die Genehmigung gem. § 54 (2) LuftVZO auf den Betrieb mit Motorflugzeugen zum Zwecke des Flugzeugschlepp-Betriebes und selbststartenden Motorseglern erstreckt.

Diese Genehmigung gilt unbefristet.

Angaben nach § 57 (2) und 42 (2) LuftVZO:

1. Bezeichnung Iserlohn-Rheinermark
2. Lage 3,14 NM (5,8 km) südöstlich (SE) Schwerte
3. **Flugplatzbezugspunkt (FBP):**
 - a) geographische Koordinaten: 51°25'49" N
07°38'39" O
 - b) Höhe 191,00 m über NN (627 ft)
4. Status des Flugplatzes Segelfluggelände
5. **Abmessungen der Betriebsflächen:**

Motorflug (Schleppflugzeuge/Motorsegler):

Start- und Landefläche:

Richtung 069°/249° rechtweisend (r. w.)
Länge 540,00 m
Breite 060,00 m

Start- und Landebahn:

Richtung 069°/249° r. w.
Länge 480,00 m
Breite 030,00 m

Diese Fläche ist gleichzeitig Landefläche für Segelflugzeuge.

Windenschleppstrecke:

Richtung 069°/249°
Länge 820,00 m
Breite 050,00 m

Die Streifen der Start- und Landebahn für Schleppflug und der Windenschleppstrecke überschneiden sich.

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Segelfluggelände verkehren dürfen:

a) Motorflugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse (MPW) von 1 500 kg, soweit sie bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern Verwendung finden:

- b) selbststartende Motorsegler;
- c) Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten;
- d) Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschlepp;
- e) Freiballone.

7. Zweck des Segelfluggeländes:

– Ausübung des Segelflugsports

Der Regierungspräsident

Münster

Im Auftrag

Keßler

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 05. Juli 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 147/84	Bekanntmachung über Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen unterhalb Flugfläche 100	154
I – 148/84	Bekanntmachung über unerlaubtes Überfliegen der Grenze zur Deutschen Demokratischen Republik (DDR) und zur Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik (CSSR) und Verstöße gegen die Vorschriften der Flugüberwachungszone (FlugÜZ)	154
I – 149/84	Ausnahme von der Verpflichtung zur Übermittlung von Flugplänen	155
I – 150/84	Bekanntmachung der Genehmigungsverlängerung des Sonderlandeplatzes Plettenberg-Hüinghausen	155

Inhaltsangabe der NfL II 47/84 vom 05. Juli 1984

II – 47/84	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1. bis 31. Mai 1984)
------------	---

Inhaltsangabe der NfL II 48/84 vom 05. Juli 1984

II – 48/84	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen
------------	---------------------------------

Inhaltsangabe der NfL II 49–50/84 vom 05. Juli 1984

II – 49/84	Bekanntmachung einer Änderung der Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals, Teil II, Kapitel 20/1 – Berechtigung zur Einweisung von Luftfahrzeugführern
II–50/84	Zurückziehung der Bekanntmachung über die zulässigen Betriebszeiten von Flugzeuganschnallgurten (NfL II–28/84)

I – 147/84

Bekanntmachung über Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen unterhalb Flugfläche 100

Bonn, den 07.06.84
L 17/L 16/60.05.05.

Über die Durchführung von Flügen mit militärischen Strahlflugzeugen unterhalb Flugfläche 100 gebe ich im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Verteidigung bekannt:

1. Allgemeines

Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen werden überwiegend nach Sichtflugregeln durchgeführt. Sie sind nicht an feste Strecken und Höhen gebunden und finden im allgemeinen an Werktagen (montags bis freitags) statt. Dabei wird vor allem der Luftraum unterhalb 1500 Fuß GND genutzt (Tiefflüge).

2. Tiefflüge mit militärischen Strahlflugzeugen

2.1 Tiefflüge am Tage

Diese werden durchgeführt

- 30 Minuten vor Sonnenaufgang, jedoch nicht vor 07.00 Uhr MEZ (bzw. Mitteleuropäische Sommerzeit während deren Gültigkeit) bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang, jedoch nicht nach 17.00 Uhr MEZ (bzw. Mitteleuropäischer Sommerzeit während deren Gültigkeit)

Anmerkung: zeitliche Abweichungen sind in Einzelfällen möglich.

- im unkontrollierten Luftraum bei einer Mindest-Flugsicht von 5 km und 500 Fuß Abstand von Wolken,
- im kontrollierten Luftraum nach den hier geltenden Sichtflugregeln,
- nahezu über dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zwischen 500 Fuß und 1500 Fuß GND,
- in bestimmten abgegrenzten Gebieten auch herunter bis 250 Fuß GND (250 Fuß-Tieffluggebiete: siehe Luftfahrtkarte ICAO 1: 500 000)

Anmerkung: räumliche Abweichungen sind in Einzelfällen möglich.

Besonderer Hinweis

Mit Tag-Tiefflügen muß auch unterhalb von CVFR-Gebieten gerechnet werden. Unterhalb dieser Lufträume gilt für militärische Flugzeugführer die Empfehlung, Tiefflüge nicht höher als 1000 Fuß GND durchzuführen.

2.2 Tiefflüge bei Nacht

Diese Flüge werden durchgeführt

- 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 24.00 Uhr MEZ (bzw. Mitteleuropäische Sommerzeit während deren Gültigkeit),
- im unkontrollierten und kontrollierten Luftraum in festgelegten Flughöhen sowie als Konturflüge in 1000 Fuß GND: siehe Streckenkarte „unterer Luftraum“ sowie Notam bezüglich Durchführung von Konturflügen und möglichen Änderungen von Streckenführungen,
- bei allen Wetterverhältnissen.

Besonderer Hinweis

Staffelung von den Nacht-Tiefflugstrecken erfolgt durch die Flugverkehrskontrollstellen nur im kontrollierten Luftraum für Flüge nach Instrumentenflugregeln und Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht.

3. Sonstige Hinweise

3.1 Sicherheitsempfehlungen für zivile Luftfahrzeugführer hinsichtlich militärischer Tiefflüge werden in der Anlage gegeben.

3.2 Das Luftwaffenamt hat an bestimmten Flugplätzen Schutz-zonen eingerichtet, die vom militärischen Luftverkehr im Tiefflug nicht durchflogen werden dürfen. Die zivilen Flugplätze und zivil mitbenutzten Militärflugplätze mit Schutzzone gibt die Bundes-anstalt für Flugsicherung bekannt (siehe Luftfahrthandbuch).

3.3 Zusätzliche allgemeine Fragen zum militärischen Tiefflug können an die Flugbetriebs- und Informationszentrale (FLIZ) beim Luftwaffenamt in 5000 Köln 90, Postfach 90 25 00/501/11 oder Telefon 02203/602 20 73 gerichtet werden.

4. Aufhebung bisheriger Bekanntmachungen

Mit dieser Bekanntmachung werden folgende Bekanntmachungen aufgehoben:

- Meine Bekanntmachung über Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen unterhalb Flugfläche 100 vom 20.08.80, L 17/L 16/60.05.05/28 F 80 (C) – NfL I – 241/80
- Meine Bekanntmachung „Sicherheitsempfehlungen für zivile Luftfahrzeugführer hinsichtlich militärischer Tiefflüge“ vom 24.09.1982 – L 17/60.05.05/20 V 82 (C) – NfL I – 213/82.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Huck

Anlage zu NfL I – 147/84

Sicherheitsempfehlungen für zivile Luftfahrzeugführer hinsichtlich militärischer Tiefflüge

Sofern nach Wetterlage und Zeit mit Tiefflügen militärischer Strahlflugzeuge zu rechnen ist, wird zivilen Luftfahrzeugführern, die einen Flug nach Sichtflugregeln planen, empfohlen:

am Tage

- Überlandflüge, soweit möglich und zulässig, oberhalb des Tiefflug-Höhenbandes durchzuführen,
- Flüge im Tiefflug-Höhenband auf das unvermeidbare Minimum zu beschränken; falls unvermeidbar: die Flüge so hoch wie möglich und zulässig durchzuführen,
- bei Flügen zu und von Landeplätzen und Segelfluggeländen dieses Höhenband so schnell wie möglich zu durchfliegen,
- bei Flügen zu und von Landeplätzen und Segelfluggeländen, an denen eine Tiefflugschutzzone eingerichtet wurde, den Sinkflug bzw. Steigflug im Bereich des Tiefflug-Höhenbandes innerhalb der Schutzzone durchzuführen,
- die Möglichkeit, Kontrollzonen und CVFR-Gebiete mit entsprechender Freigabe zu durchfliegen, verstärkt zu nutzen (bei CVFR-Flügen zusätzlich mit entsprechender Flugzeugausrüstung und CVFR-Berechtigung);

bei Nacht

- Nachttiefflugstrecken unbedingt zu meiden,
- diese Strecke im rechten Winkel in 500 Fuß GND unter Einhaltung des Mindestabstandes zu Hindernissen (§ 12 Luftverkehrs-Ordnung) zu unterqueren oder unter Beachtung der Vorschriften für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum zu überqueren (u. a. Flugplanabgabe, FS-Freigabe).

I – 148/84

Bekanntmachung über unerlaubtes Überfliegen der Grenze zur Deutschen Demokratischen Republik (DDR) und zur Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik (CSSR) und Verstöße gegen die Vorschriften der Flugüberwachungszone (FlugÜZ)

Bonn, den 12.06.84
L 17/60.05.04/14 Va (D 1)

Mit der witterungs- und jahreszeitlich bedingten Zunahme der fliegerischen Aktivitäten der Allgemeinen Luftfahrt ist wiederum eine Zunahme der unberechtigten und unbeabsichtigten Einflüge in

die Flugüberwachungszone und in den Luftraum der DDR festzustellen. Für zwei Segelflieger hatte dies Landungen in der DDR, damit verbundene Unannehmlichkeiten und hohe finanzielle Aufwendungen für die Rückführung der Luftfahrzeuge zur Folge.

Die vorläufigen Ergebnisse der aufgrund der von den Behörden der DDR vorgetragenen Proteste durchgeführten Ermittlungen lassen erkennen, daß zumindest bei den nach Sichtflugregeln durchgeführten Flügen mangelnde Flugvorbereitung oder Fehlverhalten der verantwortlichen Luftfahrzeugführer nach Orientierungsverlust als Ursache der Verstöße gegen luftrechtliche Vorschriften der Bundesrepublik Deutschland nicht auszuschließen sind.

Ich nehme dies zum Anlaß, erneut eindringlich darauf hinzuweisen, daß Flüge im östlichen Teil der Bundesrepublik Deutschland mit größter Sorgfalt durchzuführen sind. An die Bekanntmachungen in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I, 26/78 und 141/78 (Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen – Flugüberwachungszone), zuletzt geändert durch die Neunte Änderungsbekanntmachung vom 22.06.1983, NfL I – 141/83, wird erinnert. NfL I – 170/83 wird hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Huck

I – 149/84

Ausnahme von der Verpflichtung zur Übermittlung von Flugplänen vom 07. Juni 1984

Bonn, den 07.06.84
L 16/60.01.31/94 FS 84

Nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) ist bei Flügen aus der Bundesrepublik oder in die Bundesrepublik ein Flugplan zu übermitteln.

Aufgrund des § 25 Abs. 1 Satz 2 LuftVO lasse ich für Flüge, die am Tage nach Sichtflugregeln zwischen dem Flugplatz Nordhorn-Klausheide einerseits und dem niederländischen Flugplatz Teuge andererseits durchgeführt werden, eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Übermittlung von Flugplänen zu.

Für diese Flüge gelten folgende Bestimmungen:

1. Der Luftfahrzeugführer hat den Luftaufsichtsstellen des Start- und Bestimmungsflugplatzes folgende Flugplandaten zu übermitteln:

- a) Eintragszeichen und Muster des Luftfahrzeuges,
- b) Startflugplatz und voraussichtliche Startzeit,
- c) Bestimmungsflugplatz und voraussichtliche Landezeit,
- d) Höchstflugdauer,
- e) Anzahl der Passagiere,
- f) Name des Luftfahrzeugführers.

2. Im Falle einer Ausweichlandung hat der Luftfahrzeugführer die Luftaufsichtsstelle des Bestimmungsflugplatzes hiervon umgehend in Kenntnis zu setzen.

Die deutschen und niederländischen Zollbestimmungen bleiben unberührt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 150/84

Bekanntmachung der Genehmigungsverlängerung des Sonderlandeplatzes Plettenberg-Hüinghausen

Münster, den 16.05.84
53.10.1.1-02/A 17

Der Fliegergruppe Plettenberg-Herscheid e. V. habe ich die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Plettenberg-Hüinghausen vom 09.07.1973 bis zum 31.12.1989 verlängert.

Auf Antrag der Flugplatzhalterin habe ich die Flugbetriebszeit in dieser Genehmigung wie folgt festgelegt (Ortszeiten):

werktags: 08.00 Uhr bis 20.00 Uhr
sonn- und feiertags: 08.00 Uhr bis 13.00 Uhr und
15.00 Uhr bis 19.30 Uhr

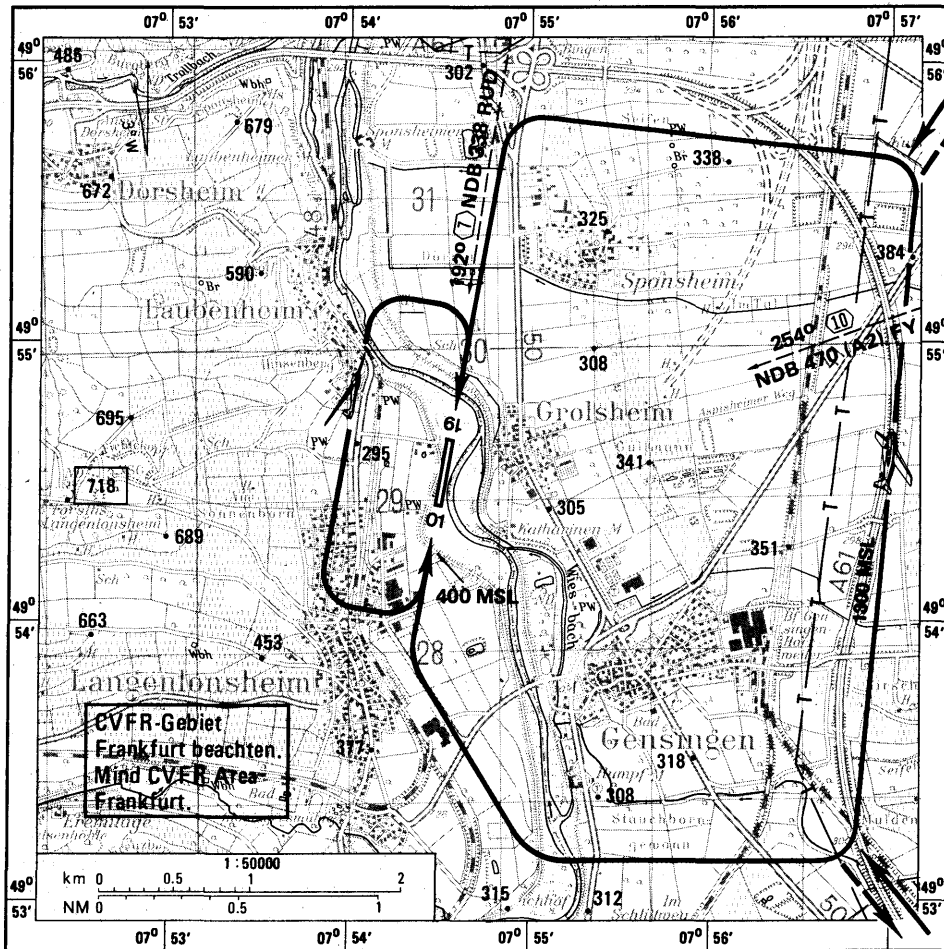
Von dieser Einschränkung ausgenommen sind Motorsegler und Motorflugzeuge bis 2.000 kg, die den erhöhten Schallschutzanforderungen der Landeplatzverordnung vom 16.08.1976 entsprechen. Diese Ausnahme bei Flugbetrieb am Tage setzt weiterhin die vorherige Genehmigung des Platzhalters (PPR) voraus.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

Jäger

Nachtrag zu NfL I – 144/84 vom 21. Juni 1984 – Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Langenlonsheim

Die in obigem NfL zitierte Sichtenflugkarte wird umseitig veröffentlicht.



**Berichtigung zu NfL I – 146/84 vom 21. Juni 1984 – Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Luft-
räumen**

Kontrollzone Leipheim (Seite 142)

Die seitliche Begrenzung, Buchstabe b, wird wie folgt geändert:

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung $157^\circ/337^\circ$ durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie.

Nahverkehrsbereich Fulda (Seite 148)

Die untere Begrenzung wird wie folgt geändert:

305 m (1000 Fuß) über **Grund**.

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 19. Juli 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 151/84	158
Verlängerung des Nachtlande- und -startverbotes auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf	
I – 152/84	158
Verlängerung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn	
I – 153/84	158
Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 39a	
I – 154/84	158
Änderung der Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Schwäbisch Hall und des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden außerhalb der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall	
I – 155/84	159
Änderung der Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Schwäbisch Hall und des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall	

Inhaltsangabe der NfL II 51/84 vom 19. Juli 1984

II – 51/84 Verzeichnis der Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 52/84 vom 19. Juli 1984

II – 52/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 53/84 vom 19. Juli 1984

II – 53/84 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals – Heft 1

I – 151/84

**Verlängerung des
Nachtlande- und -startverbotes
auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf**

Düsseldorf, den 20.06.84
Az.: V/A 5-31-21 (4)

Mit Bescheid vom 20. Juni 1984 habe ich die Frist für das mit meinem Bescheid vom 23. Dezember 1977 (NfL I – 6/78) erlassene Nachtlande- und -startverbot und das mit meinem Bescheid vom 30. März 1979 (NfL I – 111/79) erlassene Nachtstartverbot für Strahlflugzeuge bis zum 31. Oktober 1986 verlängert.

Der Minister für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

Hü n e r m a n n

1. Räumliche Ausdehnung

Der Luftraum begrenzt durch die Koordinaten

52 51 00 N 10 15 00 E
52 51 00 N 10 19 40 E
52 45 30 N 10 17 00 E
52 45 30 N 10 16 00 E
52 51 00 N 10 15 00 E

vom Grund bis 12 192 m (40 000 Fuß) über NN.

2. Zeitliche Wirksamkeit

vom 07. August 1984 bis 31. August 1984 jeweils dienstags bis freitags von 0600 Uhr bis 1600 Uhr MGZ.

3. Beschränkungen

Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) über Sprechfunk durch Bremen ACC/Hannover APP zulässig.

Zu widerhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen unterliegen der Strafnorm des § 62 Luftverkehrsgesetz.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

L e o p o l d

I – 152/84

**Verlängerung der
Nachtflugbeschränkungen auf dem
Verkehrsflughafen Köln/Bonn**

Düsseldorf, den 20.06.84
Az.: V/A 5 – 31 – 21/1 (4)

Mit Bescheid vom 20. Juni 1984 habe ich die Frist für das mit meinem Bescheid vom 30. März 1979 (NfL I – 113/79) erlassene Nachtstart- und -lande- und -startverbot für Strahlflugzeuge bis zum 31. Oktober 1986 verlängert.

Der Minister für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

H ü n e r m a n n

I – 154/84

**Änderung der Regelung
des zivilen Flugplatzverkehrs
am Militärflugplatz Schwäbisch Hall
und des Flugplatzverkehrs
am Verkehrslandeplatz
Schwäbisch Hall-Weckrieden außerhalb
der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle
Schwäbisch Hall**

Stuttgart, den 20.06.84
Az.: 24-8735 Schwäbisch Hall-Weckrieden/170

Die obige Regelung vom 27. Mai 1980, veröffentlicht in NfL I – 212/80, wird wie folgt geändert:

1. Einleitung 1. Satz:

Die Worte: „§ 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und“ sind ersatzlos zu streichen.

2. Ziff. 1.2

Nach dem Wort „Motorflugbetrieb“ wird zusätzlich eingefügt „... und für Ultraleichtflugzeuge...“

3. Ziff. 2.

Nach dem Wort „Motorflugbetrieb“ wird zusätzlich eingefügt „... und Ultraleichtflugbetrieb...“

4. Ziff. 2.2

Die Ziff. 2.2 wird gestrichen und ersetzt durch

„2.2 Die Platzrunde ist nördlich beider Flugplätze

– Motorflugbetrieb in 2.300 ft MSL

– Ultraleichtflugbetrieb in 1.600 ft MSL

zu fliegen.“

I – 153/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende Festlegung
eines Gebietes mit
Flugbeschränkungen ED-R 39a**

vom 05. Juni 1984

Bonn, den 05.06.84
L16/60.05.04/141 FS 84

Aufgrund des § 11 Absatz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet Bremen sowie in dem oberen Fluginformationsgebiet Hannover das Flugbeschränkungsgebiet ED-R 39 (Unterlüß) vorübergehend um das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen (ED-R 39a) nach Süden erweitert:

Diese Änderung tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag

Schmid

I – 155/84

**Änderung der Regelung
des zivilen Flugplatzverkehrs am
Militärflugplatz Schwäbisch Hall
und des Flugplatzverkehrs am
Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden
während der Betriebszeit der
Flugplatzkontrollstelle
Schwäbisch Hall**

Frankfurt a. M., den 01.07.84
I 1 – 234 2

Gemäß § 21 a Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird die während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall geltende Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Schwäbisch Hall und des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden vom 27. Juni 1980 (NfL I – 213/80) wie folgt geändert:

In Nr. 4 wird folgender Absatz hinzugefügt:

„4.4 Flüge mit **Ultraleichtflugzeugen** sind

- auf den vorgenannten Einflug- und Abflugstrecken (Nr. 2.1 und 3) bis maximal 1800 Fuß über NN,
- in der Platzrunde (Nr. 2.3) in 1600 Fuß über NN durchzuführen.“

Diese Änderung tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 02. August 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 156/84	Änderung der Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland	162
I – 157/84	2. VO zur Änderung der 92. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Egelsbach)	162
I – 158/84	5. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	162
I – 159/84	Gesetz zu dem Abkommen vom 06. November 1980 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien über die gegenseitige Hilfeleistung bei Katastrophen oder schweren Unglücksfällen	163
I – 160/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57	163
I – 161/84	Änderung der Betriebszeiten für den Verkehrslandeplatz Saarlouis-Düren	163
I – 162/84	ADAC-Flugplatzrennen auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden	163
I – 163/84	Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Münster-Telgte	163
I – 164/84	Erweiterung der Genehmigung des Landeplatzes Schwäbisch Hall-Weckrieden	164
I – 165/84	Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Porta Westfalica	165
I – 166/84	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Porta Westfalica	165
I – 167/84	ICAO-Anhang 13 „Untersuchung von Flugunfällen“ in deutscher Übersetzung	166
I – 168/84	Anwendung herabgesetzter Staffeln auf Start- und Landebahnen	166
I – 169/84	Zehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Flugüberwachungszone)	167

Inhaltsangabe der NfL II 54/84 vom 02. August 1984

II – 54/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 55/84 vom 02. August 1984

II – 55/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge

Inhaltsangabe der NfL II 56–58/84 vom 02. August 1984

II – 56/84 Verlängerung der Prüferlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät

II – 57/84 2. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II – 58/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

I – 156/84

**Änderung
der
Allgemeinverfügung für den Betrieb von
bemannten, nichtzulassungspflichtigen
Luftfahrzeugen in der
Bundesrepublik Deutschland**

Bonn, den 10.07.84
L 17/L 15/60.89.07 (B)

Meine o. a. Allgemeinverfügung vom 15.05.1982 (NfL I – 96/82), zuletzt geändert durch die „Bekanntmachung zur Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland vom 27.09.1983“ (NfL I – 194/83) ändere ich mit Wirkung vom 01. August 1984 wie folgt:

1. Abschnitt II Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„Hängegleiter sind ein- oder doppelsitzige motorlose Luftfahrzeuge, die ausschließlich oder teilweise durch Gewichtsverlagerung des Piloten gesteuert werden und fußstart- und -landefähig sind.“

2. In Abschnitt II Nr. 3 werden das Komma nach dem Wort Gurtzeug und das Wort „Rettungssystem“ gestrichen.

3. Abschnitt II Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„Ultraleichtflugzeuge sind ein- oder doppelsitzige motorisierte Luftfahrzeuge, die durch Gewichtsverlagerung des Piloten und/oder aerodynamisch mittels Steuerruder gesteuert werden und deren Rüstmasse einschließlich Gurtzeug, Instrumente und leerem Kraftstofftank 150 kg nicht überschreitet.“

4. In Abschnitt IV Nr. 2.1 werden die Wörter „ab 45 Jahren regelmäßig alle 3 Jahre“ ersetzt durch die Wörter „ab 40 Jahren regelmäßig alle 4 Jahre.“

5. In Abschnitt IV Nr. 3.2 wird nach Satz 2 der folgende Satz 3 angefügt:

„Satz 1 gilt nicht für Schleppstarts mit einer Schlepphöhe von 150 m (500 Fuß) und mehr über Grund oder Wasser.“

6. In Abschnitt IV Nr. 3.4 Satz 1 und 2 wird das Wort „Flugleiter“ ersetzt durch das Wort „Startleiter“.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

H u c k

I – 157/84

**Zweite Verordnung zur Änderung der
Zweiundneunzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und
Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom
Verkehrslandeplatz Egelsbach)**

vom 16. Juli 1984

Frankfurt a. M., den 16.07.84
I 1 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.

November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3, Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Zweiundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Egelsbach) vom 19. Dezember 1983 (BAnz. S. 817; NfL I – 20/84), geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 12. April 1984 (BAnz. S. 3697; NfL I – 106/84), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 3 wird durch folgende Fassung ersetzt:

„(3) Platzrunden sind in einer Flughöhe von 1300 Fuß über NN zu fliegen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 27. August 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

P h i l i p p

I – 158/84

**Fünfte Änderung der Bekanntmachung
über die Festlegung von Gebieten
mit Flugbeschränkungen**

vom 12. Juli 1984

Bonn, den 12.07.84
L 16/60.05.04/176 FS 84

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 10. März 1982 (BAnz. Nr. 61 vom 30. März 1982; NfL I – 52/82), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 09. April 1984 (BAnz. S. 3557 vom 18. April 1984; NfL I – 107/84), wird wie folgt geändert:

Ziffer 27.1 Seitliche Begrenzung

Die Koordinatenangabe „55 08 48 N 08 18 15 O“ wird gestrichen und durch die Koordinatenangabe „55 00 48 N 08 18 15 O“ ersetzt.

Ziffer 31.3. Zeitliche Wirksamkeit erhält folgende Fassung:

„ED-R50A und ED-R50B montags 0000 Uhr bis freitags 2400 Uhr MEZ, außer an Feiertagen.“

Längere Unterbrechungen der zeitlichen Wirksamkeit der ED-R50B werden von der Bundesanstalt für Flugsicherung durch NOTAM Klasse I bekanntgemacht.“

Unter den Ziffern 36.3 und 37.3 werden jeweils bei den aufgeführten Daten die Angaben

„am 10.09.1984“ und

„am 20.09.1984“

gestrichen und durch die Angabe

„vom 10.09.1984 bis 20.09.1984“

ersetzt.

Diese Bekanntmachung tritt am 10. August 1984 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

L i e d h e g e n e r

I – 159/84

**Gesetz zu dem Abkommen
vom 06. November 1980 zwischen der
Bundesrepublik Deutschland
und dem Königreich Belgien
über die gegenseitige Hilfeleistung bei
Katastrophen oder schweren Unglücksfällen
vom 30. November 1982 (BGBl. II S. 1006)**

Bonn, den 05.07.84
L 10/61.01.19-05

Im Nachgang zu meiner Veröffentlichung vom 15. Dezember 1982 (NfL I – 16/83) mache ich darauf aufmerksam, daß das o. a. Abkommen am 01. Mai 1984 in Kraft getreten ist. Die Bekanntmachung des Inkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt 1984 II S. 327 veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

I – 161/84

**Änderung
der Betriebszeiten für den
Verkehrslandeplatz Saarlouis-Düren**

Saarbrücken, den 09.07.84
D/2-208/1 – Ju/Ke

Mit Bescheid vom 29. Juni 1984 habe ich den Unternehmer des Verkehrslandeplatzes Saarlouis-Düren auf dessen Antrag zunächst probeweise für die Dauer eines Jahres, beginnend mit dem 01. Juli 1984, endend mit dem 30. Juni 1985 gemäß § 53 Abs. 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 291) von der Betriebspflicht befreit.

Die Benutzung des Landeplatzes ist danach nur mit vorheriger Genehmigung des Unternehmers des Landeplatzes (PPR) gestattet.

PPR: Öffnungszeiten 0900–2030 (Ortszeit), nicht später als SS+30; an Sonn- und Feiertagen von 1300–1500 Uhr geschlossen.
Zoll: O/R 30 Min.
Tel.: 06837-265 Tower
oder 06831-444-410 (Geschäftsstelle)

Saarland
Der Minister für Wirtschaft,
Verkehr und Landwirtschaft
Im Auftrag

J u n g

I – 162/84

**ADAC-Flugplatzrennen
auf dem Verkehrslandeplatz
Kassel-Calden**

Wiesbaden, den 14.06.84
III a 3 – 66 m 06.05

Am 18. und 19.08.1984 findet auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden ein Flugplatzrennen statt. Der Verkehrslandeplatz ist deshalb während der veröffentlichten Betriebszeiten geschlossen mit der Ausnahme, daß am 18. und 19.08.1984 von 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr GMT Starts und von 17.30 Uhr bis 18.30 Uhr GMT ausschließlich Landungen nach vorheriger Genehmigung durch den Flugplatzhalter (PPR) durchgeführt werden können.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag

B e r g e r

I – 163/84

**Neufassung
der Genehmigung des
Verkehrslandeplatzes Münster-Telgte**

Münster, den 13.04.84
53.10.1 1-02/M 5

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit §§ 49 bis 60 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 13.03.

I – 160/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende Anhebung
des Gebietes mit Flugbeschränkungen
ED-R 57**

Frankfurt a. M., den 10.07.84
LRNZ-LNS 1 Az.: 321 51

Die Obergrenze des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 (Meldorfer Bucht) wird zu den nachfolgenden Zeiten (MGZ) auf eine Höhe von 22500 Fuß über NN angehoben.

36. Kalenderwoche

03. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

04. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

05. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

06. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

07. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

38. Kalenderwoche

17. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

18. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

19. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

20. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

21. September 1984 0700–1000 und 1100–1500

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

P h i l i p p

1979 (BGBl. I S. 308) und den Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Flugzeuge vom 25.09.1968 (VkB1. S. 572), den Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Hubschrauber vom 24.02.1969 (VkB1. S. 152) sowie den Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen vom 23.05.1969 (VkB1. S. 285) wird die der Flugplatzgemeinschaft Münster Telgte e. V. am 25.09.1979 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des **Verkehrslandeplatzes Münster-Telgte** dem Aero-Club Münster / Münsterland e. V. übertragen und gleichzeitig in folgenden Punkten geändert:

1. Neuer Genehmigungsträger wird der obengenannte **Aero-Club Münster / Münsterland e. V.**

2. Zusätzlich zum bisherigen Flugbetrieb wird Flugbetrieb mit Ultraleichtflugzeugen zugelassen.

3. Die seit Genehmigungserteilung erfolgte Anlage und Betriebszulassung der asphaltierten Motorflugbahn mit der Baulänge von 620 m einschließlich Gras-Rollweg wird erfaßt.

4. Die Genehmigung wird den zwischenzeitlich vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Neufassungen der Richtlinien hinsichtlich der Tageskennzeichnung sowie des Feuerlösch- und Rettungswesens angeglichen.

Die geänderte Genehmigung gilt unbefristet. Sie kann nach Maßgabe des § 6 (2) LuftVG und der §§ 60, 53 und 48 LuftVZO widerrufen werden.

Die Festlegung weiterer Auflagen, insbesondere zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und zum Schutz vor Fluglärm bleibt vorbehalten.

Die Grenzen und Anlagen des Verkehrslandeplatzes ergeben sich aus dem Plan im Maßstab 1 : 5 000 vom 04.04.1984 (Band III), der Teil dieser Genehmigung ist.

Die Genehmigung hat nunmehr folgenden Wortlaut:

Angaben nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| 1. Bezeichnung | Münster-Telgte |
| 2. Lage | 5,7 NN östlich Münster |
| 3. Flugplatzbezugspunkt (FBP) | |
| a) geographische Koordinaten | 51°56'46" N 07°46'25" O |
| b) Höhe | 54 m über NN (177 ft) |
| 4. Status des Flugplatzes | Verkehrslandeplatz |

5. Abmessungen der Betriebsflächen

5.1 Motorflug

Start- und Landefläche	
Richtung	096°/276° rechtweisend (r.w.)
Länge	910,00 m
Breite	127,50 m

Diese Fläche gliedert sich von Süden ab Platzbegrenzung wie folgt

- 20,00 m Streifen
- 07,50 m Rollweg
- 40,00 m Streifen
- 20,00 m Bahn
- 40,00 m Streifen

Start- und Landebahn	
Richtung	096°/276° r. w.
Länge	850 m (derzeit befestigt und in Betrieb 620 m)
Breite	20 m

Anlage und Betrieb des befestigten Rollweges sind Bestandteil dieser Genehmigung

5.2 Segelflug / nichtselbststartende Motorsegler

Start- und Landefläche	
Richtung	096° / 276° r. w.
Länge	990 m
Breite	50 m

Diese Fläche schließt im Norden an die Betriebsfläche Motorflug an

Start- und Landebahn	
Richtung	096° / 276° r. w.
Länge	700 m F-Schlepp 850 m Windschlepp
Breite	30 m

5.3 Ultraleichtflugzeuge (auf der Segelfluggelände)

Start- und Landebahn	
Richtung	096° / 276° r. w.
Länge	700 m
Breite	30 m

5.4 Ballonstartplatz

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Verkehrslandeplatz verkehren dürfen

a) Motorflugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse (MPW) von 5 700 kg nach vollendetem Ausbau der befestigten Bahn auf 850 m Länge

Motorflugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse (MPW) von 2 000 kg allgemein über 2 000 kg bis 3 000 kg nur nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter **(PPR) bei dem derzeitigen Ausbaustand von 620 m Länge**

b) Drehflügler bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse (MPW) von 7 000 kg

c) selbststartende Motorsegler

d) Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten

e) Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschlepp

f) Ultraleichtflugzeuge nur mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR)

g) Freiballone

7. Zweck des Verkehrslandeplatzes

- Allgemeiner Luftverkehr nach Sichtflugregeln bei Tag
- Ausübung des Segelflugsports

8. NfL I - 108/72 wird hiermit aufgehoben.

Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 164/84

Erweiterung der Genehmigung des Landeplatzes Schwäbisch Hall-Weckrieden

Stuttgart, den 02.06.84
24-8735 Schwäbisch Hall-Weckrieden/167

Die Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Schwäbisch Hall-Weckrieden (NfL I - 192/73) wird wie folgt erweitert:

Die Ziffer 5 wird ergänzt durch „e) Ultraleichtflugzeuge“.

Alle übrigen Bestimmungen, Auflagen und Bedingungen bleiben von dieser Genehmigungserweiterung unberührt.

Diese Genehmigungserweiterung tritt mit Veröffentlichung der geänderten Regelung des Flugplatzverkehrs in den NfL in Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt wird die Erlaubnis des Regierungspräsidiums Stuttgart, Nr. 24 – 8735 Weckrieden/148, vom 29.07.1983 widerrufen.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag

Schmid

I – 165/84

Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Porta Westfalica

Münster, den 14.05.84
53.10.1.1-02/D 4

A. Der Flugplatzbetriebsgesellschaft mbH „Porta Westfalica“ in 4950 Minden, Portastr. 13, habe ich die Genehmigung zur Anlage und zum weiteren Betrieb des **Verkehrslandeplatzes Porta Westfalica** erteilt.

B. Angaben nach § 52 (2) und 42 (2) LuftVZO:

1. Bezeichnung: Porta Westfalica
2. Lage: ca. 2,2 NM (4 km) SW Stadt Porta Westfalica
ca. 2,4 NM (4,5 km) NO Stadt Bad Oeynhausen
3. Flugplatzbezugspunkt (FBP)
 - a) geographische Koordinaten: 52° 13' 25" N 08° 51' 50" O;
 - b) Höhe: 45,1 mü NN (148 ft)
4. Status des Flugplatzes: Verkehrslandeplatz
5. Abmessungen der Betriebsflächen
- 5.1 Start- und Landefläche Motorflug:
Richtung: 054° / 234° rechtweisend
Länge: 560 m; Breite 60 m;
Start- und Landebahn (befestigt): 530 m x 15 m
verfügbare Bahnlängen
 - a) Richtung 06;
Start: 482 m
Landung: 493 m
 - b) Richtung 24
Start: 493 m
Landung: 482 msüdlich der Bahn verläuft ein 7,5 m breiter Parallelrollweg (befestigt)

5.2 Start- und Landefläche Segelflug/Motorsegler

- 5.2.1 Fläche für Flugzeugschleppbetrieb und Motorseglerbetrieb:
Richtung: 054° / 234° rechtweisend
Länge: 533 m; Breite: 50 m
Bahn: 473 m x 30 m
- 5.2.2 Landefläche für Segelflug
Richtung: 054° / 234° rechtweisend
Länge: 800 m; Breite 50 m
Landebahn: 740 m x 30 m
Anmerkung: Die unter 5.2.1 beschriebene Fläche liegt z. T. innerhalb dieser Segelflug-Landefläche

5.2.3 Windenschleppstrecke:

Richtung: 054° / 234° rechtweisend
Länge: 930 m; Breite 50 m

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Verkehrslandeplatz verkehren dürfen:
 - a) Motorflugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse von 2 000 kg und DO 28;
 - b) Drehflügler bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse von 5 700 kg
 - c) selbststartende Motorsegler
 - d) nichtselbststartende Motorsegler
 - e) SegelflugzeugeStartarten zu d) und e): Winden- und Flugzeugschlepp
7. Zweck des Verkehrslandeplatzes:
Allgemeiner Luftverkehr nach VFR am Tage
8. Bauschutzbereich:
Ein beschränkter Bauschutzbereich n. § 17 LuftVG ist für den Verkehrslandeplatz nicht festgelegt.

C. Gemäß dem Antrag des Platzhalters sind über die Regelungen der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.08.1976 hinaus folgende örtliche Flugbetriebsbeschränkungen festgelegt:

- Starts mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind werktags zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und nach 19.00 Uhr und sonn- und feiertags nach 13.00 Uhr Ortszeit zu
- a) Platzrunden, erweiterten Platzrunden und Rundflügen von weniger als 30 Minuten Dauer,
 - b) Schulfügen, mit Ausnahme von Überlandschulflügen, die länger als 60 Minuten Flugzeit dauern, und
 - c) Flugzeugschleppflügen
unzulässig.
- Abgesehen von lärmgedämpften Schleppflugzeugen, die in Richtung 06 starten wollen, gelten diese Beschränkungen nicht für Leichtflugzeuge und Motorsegler, die den erhöhten Schallschutzanforderungen des § 4 der Landeplatzverordnung vom 16.08.1976 entsprechen.

D. NfL I – 39/73, I – 385/74 und I – 223/82 werden hiermit aufgehoben.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

Dressler

I – 166/84

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Porta Westfalica

Düsseldorf, den 16.07.84
V/A 3-32-51/PW

Gemäß § 21 a Abs. 1 Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzblatt I S. 2117), zuletzt geändert durch VO vom 09.11.1976 (BGBl. I S. 53), werden für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Porta Westfalica folgende Regelungen getroffen:

1. Allgemeines

Die den Flugbetrieb betreffenden Veröffentlichungen im Luftfahrthandbuch Band III sind Bestandteil dieser Regelung.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Platzes Sprechfunkverbindung mit Porta INFO herzustellen. Der Flugplatzverkehr hat ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2.2 Die Position Queranflug ist unaufgefordert zu melden.

2.3 Der Ausflug aus der Platzrunde darf erst dann erfolgen, wenn das Luftfahrzeug die vorgeschriebene Sicherheitsmindesthöhe erreicht hat.

2.4 Wenn die gelben Warnblinkleuchten in Betrieb sind, dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge auf der befestigten Start- und Landbahn nicht starten.

3. Segelflugbetrieb – Flugzeugschlepp

3.1 Winden- und Flugzeugschleppstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn die gelben Warnblinkleuchten in Betrieb sind und sich kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug befindet.

3.2 Das Schleppflugzeug hat im Platzverkehr ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

3.3 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen die nördliche Platzrunde.

3.4 Der Steigflug eines Schleppzuges hat außerhalb der in der Sichtenflugkarte (AIP III) eingezeichneten Platzrunde zu erfolgen.

4. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehenden Regelungen 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.

5. Schlußbestimmungen

Die vorstehenden Regelungen treten am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft. NfL I – 77/75 wird hiermit aufgehoben.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

Jäger

I – 167/84

ICAO-Anhang 13 „Untersuchung von Flugunfällen“ in deutscher Übersetzung

Frankfurt a. M., den 23.07.84
Büro NfL – R – 34 31 40

Die Bundesanstalt für Flugsicherung gibt die Herausgabe der 6. Ausgabe von Anhang 13 „Untersuchung von Flugunfällen“ in deutscher Sprache bekannt.

Die als Broschüre erstellte Übersetzung ist 25 Seiten stark und kann zum Preis von DM 20,- von der Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Elbestraße 1, Postfach 16 264
6000 Frankfurt (Main) 16
Tel.: 0611 (ab 5. August 84: 069) 23 15 13

bezogen werden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

I – 168/84

Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Start- und Landebahnen

Frankfurt a. M., den 20.07.84
BFS/Z – I 3 a 3 – Az.: 32.062

Nachfolgend gebe ich die von den Flugplatzkontrollstellen der Bundesanstalt für Flugsicherung bei der Anwendung herabgesetzter Staffelung zwischen landenden und/oder startenden Luftfahrzeugen zu beachtenden Verfahren bekannt.

1. Luftfahrzeuge mit Kolbenriebwerken und Luftfahrzeuge mit Propellerturbinentriebwerken mit umkehrbaren Luftschauben

1.1 Wenn es sich bei dem nachfolgenden landenden oder startenden Luftfahrzeug um ein Luftfahrzeug mit Kolbenriebwerk oder mit Propellerturbinentriebwerk mit umkehrbarer Luftschaube handelt, kann auf den unter Nr. 1.3 angegebenen Start- und Landebahnen der betreffenden Flughäfen die Staffelung wie folgt herabgesetzt werden.

Einem Luftfahrzeug im Landeanflug kann bei einer Mindestsicht von 5 km die Genehmigung zum Überqueren des Landebahnanfangs erteilt werden, vorausgesetzt,

a) das vorher startende Luftfahrzeug hat abgehoben und einen mindestens 1500 m von der Startposition entfernten Punkt überquert, oder

b) das vorher landende Luftfahrzeug hat einen mindestens 1500 m von der Schwelle entfernten Punkt überquert und befindet sich in Bewegung.

1.2 Die Starterlaubnis kann bei Sichtwetterbedingungen erteilt werden, wenn das Luftfahrzeug nach Sichtflugregeln abfliegt, oder den Start entsprechend der Auflage in Sichtwetterbedingungen durchführt und das vorher startende Luftfahrzeug abgehoben und einen mindestens 1500 m von der Startposition des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überquert hat.

1.3 Flughäfen sowie Start- und Landebahnen, auf denen die unter Nr. 1.1 und 1.2 beschriebenen Verfahren angewendet werden können.

Flughafen Düsseldorf
Start- und Landebahn 06/24

Flughafen Frankfurt (Main)
Start- und Landebahn 07 L/25 R
Start- und Landebahn 07 R/25 L

Flughafen Hamburg
Start- und Landebahn 05/23
Start- und Landebahn 15/33

Flughafen Hannover
Start- und Landebahn 09 R/27 L
Start- und Landebahn 09 L/27 R

Flughafen Köln/Bonn
Start- und Landebahn 14 L/32 R

Flughafen München
Start- und Landebahn 07/25

Flughafen Nürnberg
Start- und Landebahn 10/28

Flughafen Stuttgart
Start- und Landebahn 08/26

Flughafen Westerland/Sylt
Start- und Landebahn 15/33.

Sonderflughafen Oberpfaffenhofen
Start- und Landebahn 22/04.

1.4 Herabgesetzte Staffelung nach Nrn. 1.1 bis 1.3 wird nicht angewendet zwischen einem startenden und einem vorher landenden Luftfahrzeug.

2. Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerken und Luftfahrzeuge mit Propellerturbinentriebwerken ohne umkehrbare Luftschrauben

2.1 Wenn es sich bei dem nachfolgenden landenden oder startenden Luftfahrzeug um ein Luftfahrzeug mit Strahltriebwerk oder mit Propellerturbinentriebwerk ohne umkehrbare Luftschraube handelt, kann, sofern Sichtwetterbedingungen herrschen und die Start- und Landebahn trocken sowie eine gute Bremswirkung gegeben ist, auf den unter 2.3 angegebenen Start- und Landebahnen die Staffelung wie folgt herabgesetzt werden.

Einem Luftfahrzeug im Landeanflug kann die Genehmigung zum Überqueren des Landebahnanfangs erteilt werden, vorausgesetzt,

- das vorher gestartete Luftfahrzeug hat abgehoben und einen mindestens 2400 m von der Startposition entfernten Punkt überquert, oder
- das vorher gelandete Luftfahrzeug hat einen mindestens 2400 m von der Schwelle entfernten Punkt überquert und befindet sich in Bewegung.

2.2 Die Starterlaubnis kann erteilt werden, wenn das Luftfahrzeug nach Sichtflugregeln abfliegt oder dem Luftfahrzeug auferlegt wurde, den Start unter Sichtwetterbedingungen durchzuführen und das vorher gestartete Luftfahrzeug abgehoben und einen mindestens 2400 m von der Startposition des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überquert hat.

2.3 Flughäfen sowie Start- und Landebahnen, auf denen die unter Nrn. 2.1 und 2.2 beschriebenen Verfahren angewendet werden können:

Flughafen Düsseldorf

Start- und Landebahn 06/24

Flughafen Frankfurt (Main)

Start- und Landebahn 07 R/25 L,
Start- und Landebahn 07 L/25R

Flughafen Hamburg

Start- und Landebahn 05/23
Start- und Landebahn 15/33

Flughafen Hannover

Start- und Landebahn 09 L/27 R

Flughafen Köln/Bonn

Start- und Landebahn 14 L/32 R

2.4 Herabgesetzte Staffelung nach Nrn. 2.1 bis 2.3 wird nicht angewendet

- während der Nacht,
- zwischen einem startenden und einem vorher landenden Luftfahrzeug.

Vorstehende Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft. Gleichzeitig treten die Bekanntmachungen über die Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Start- und Landebahnen vom 24. März 1971 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 64/71), vom 06. Juli 1976 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 257/76) und 22. Juli 1977 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 290/77) außer Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

I – 169/84

Zehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Flugüberwachungszone) vom 06. Juli 1984

Bonn, den 06.07.84
L 16/60.05.04/269 FS 83

Die Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flug-

beschränkungen (Flugüberwachungszone) vom 14. Dezember 1977 (BAnz. Nr. 2 vom 04. Januar 1978; Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 26/78), zuletzt geändert durch die Neunte Änderungs-bekanntmachung vom 22. Juni 1983 (BAnz. Nr. 118 vom 30. Juni 1983; Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 141/83), wird wie folgt geändert:

1. Nr. 2.3.1 erhält folgende Fassung:

„2.3.1 IFR-Flüge werden nur auf festgelegten Streckenführungen oder von einer Flugverkehrskontrollstelle zugewiesenen Strecke zugelassen. Bei Flügen von und nach Skandinavien sind die Mittellinien der Flugverkehrsstrecken Gelb 9/Grün 5 (A 9/G 5) bzw. der Oberen Flugverkehrsstrecken (UA 9/ÜG 5) so genau wie möglich einzuhalten. Vor einer Abweichung von einer zugewiesenen Streckenführung, z. B. aus Wettergründen, ist eine besondere Freigabe der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einzuholen.“

2. Nr. 2.3.2 erhält folgende Fassung:

„2.3.2 CVFR-Flüge sind nur in dem Teil des CVFR-Gebietes Hamburg, welches in der FlugÜZ liegt, zugelassen. Sie sind auf festgelegten Streckenführungen oder von einer Flugverkehrskontrollstelle zugewiesenen Strecke durchzuführen.“

3. Nr. 2.3.3 erhält folgende Fassung:

„2.3.3 Bei Orientierungsverlust auf einem unter 2.3.1 oder 2.3.2 genannten Flug ist vom Luftfahrzeugführer unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen und um Unterstützung zu bitten.“

4. Nr. 3.1.1 Buchstabe e) wird wie folgt neu gefaßt:

„e) Flughöhe oder Flugfläche (für Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitflugzeuge genügt die höchste Flughöhe oder Flugfläche).“

5. Nr. 3.2 Buchstabe d) wird wie folgt neu gefaßt:

„d) für Streckenflüge von Motorseglern, Segelflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen, Gleitflugzeugen und Hängegleitern. Dabei haben sich Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge wie die unter Buchstabe b) genannten Luftfahrzeuge zu verhalten. Segelflugzeuge, Gleitflugzeuge und Hängegleiter haben die Vorschriften für die unter Buchstabe b) genannten Luftfahrzeuge soweit wie möglich im Rahmen ihrer flugbetrieblichen Möglichkeiten zu befolgen; Abweichungen aus anderen Gründen sind verboten.“

6. Nr. 3.4.2 Buchstabe a) wird wie folgt neu gefaßt:

„Geht die Orientierung verloren, so hat ein Luftfahrzeugführer
a) südlich des Breitengrades 51° N einen Steuerkurs von 240° mißweisend, nördlich des Breitengrades 51° N einen Steuerkurs von 270° mißweisend zu fliegen.“

7. Nr. 3.4.3 wird wie folgt neu gefaßt:

„Falls eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nicht zustande kommt oder während des Fluges ausfällt, hat der Luftfahrzeugführer den Flug in Sichtflugbedingungen unterhalb von 3000 ft GND mit einer wahren Eigengeschwindigkeit von nicht mehr als 280 km/h (150 kt) fortzusetzen. Ist dies nicht möglich, so ist die FlugÜZ

- südlich des Breitengrades 51° N auf einem Steuerkurs von 240° mißweisend oder
- nördlich des Breitengrades 51° N auf einem Steuerkurs von 270° mißweisend

zu verlassen. Danach ist der Flug auf dem nächsten geeigneten Flugplatz außerhalb der FlugÜZ zu beenden und die zuständige Flugverkehrskontrollstelle unverzüglich zu benachrichtigen.“

Diese Änderung tritt am 10. August 1984 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

E c k h a r d t

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 16. August 1984

I – 170/84

Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Sechszwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Sprechfunkverfahren) vom 19. Juli 1984

Frankfurt a. M., den 19.07.84
BFS/Z-I 3 a 6 – 062 1

Aufgrund des § 26 a der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) wird verordnet:

Artikel 1

Die Sechszwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Sprechfunkverfahren) vom 20. Oktober 1970 (BAnz. Nr. 212 vom 12. November 1970; Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 321/70), zuletzt geändert durch die zwölfte Änderungsverordnung vom 29. Januar 1982 (BAnz. Nr. 29 vom 12. Februar 1982; Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 32/82), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 1

Art der Durchführung

Der Funkverkehr wird als Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst durchgeführt.

Beweglicher Flugfunkdienst ist ein Funkdienst zwischen Bodenfunkstellen und Luftfunkstellen oder zwischen Luftfunkstellen.

Im Rahmen des beweglichen Flugfunkdienstes dürfen auch Rettungsgerätekfunkstellen sowie Funkbojen, die zur Markierung der Position bei Luftnotfällen dienen, auf festgelegten Funkfrequenzen betrieben werden.“

2. § 2 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 2

Art und Rangfolge der Meldungen

(1) Im beweglichen Flugfunkdienst sind folgende Meldungen zulässig:

1. Luftnotmeldungen
2. Dringlichkeitsmeldungen,
3. Peilfunkmeldungen,
4. Flugsicherheitsmeldungen,
5. Wettermeldungen,
6. Flugbetriebsmeldungen,
7. Staatstelegramme.

Luftnotmeldungen sind Meldungen über Luftfahrzeuge und deren Insassen, die von schwerer und unmittelbarer Gefahr bedroht sind und sofortiger Hilfe bedürfen.

Dringlichkeitsmeldungen sind Meldungen, die die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, eines Wasserfahrzeugs, eines anderen Fahrzeugs oder einer Person betreffen.

Peilfunkmeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Peilwerten.

Flugsicherheitsmeldungen sind

- a) Meldungen, die bei der Durchführung des Flugverkehrskontrolldienstes übermittelt werden (Flugverkehrskontrollmeldungen);
- b) Standortmeldungen von Luftfahrzeugführern;
- c) Meldungen von Luftfahrzeugführern oder Luftfahrzeughaltern, die für im Fluge befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind.

Wettermeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Wetterdaten.

Flugbetriebsmeldungen sind

- a) Meldungen über Änderungen in den Flugbetriebsplänen für Luftfahrzeuge;
- b) Meldungen über die Wartung von Luftfahrzeugen;
- c) Anweisungen an Beauftragte der Luftfahrzeughalter über Änderungen der Erfordernisse für Fluggäste und Besatzung, die durch unvermeidbare Abweichungen von den Flugbetriebsplänen verursacht werden, hierbei sind Einzelerfordernisse der Fluggäste und der Besatzung nicht zugelassen;
- d) Meldungen über außerplanmäßige Landungen;
- e) Meldungen über dringend benötigte Luftfahrzeugteile und Material;
- f) Meldungen über den Betrieb oder die Wartung von Einrichtungen, die für die Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Flugbetriebs wichtig sind.

Staatstelegramme sind Meldungen, die von an Bord eines Luftfahrzeugs befindlichen Staatsoberhäuptern oder diesen gleichgestellten Personen übermittelt werden.

(2) für die unter Absatz 1 aufgeführten Meldungen ist die angegebene Reihenfolge für die Vorrangbehandlung maßgebend.“

3. § 4 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 4

Uhrzeit

Als Uhrzeit wird die Minutenzahl der laufenden Stunde (zweistellig) übermittelt. Wenn eine Verwechslung möglich ist, werden die Zahl der laufenden Stunde sowie die Minutenzahl (vierstellig) übermittelt.

Die Minute beginnt mit dem Anfang ihrer ersten Sekunde und endet mit der sechzigsten Sekunde. Der Beginn des Tages wird mit 0000 Uhr, das Ende des Tages mit 2400 Uhr bezeichnet.“

4. § 6 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 6

Rufzeichen von Bodenfunkstellen

Das Rufzeichen einer Bodenfunkstelle setzt sich zusammen aus der Ortsbezeichnung oder dem Namen der Bodenfunkstelle und einem der nachfolgend aufgeführten Kennwörter:

1. Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in englischer Sprache (§ 3 Abs. 1 Satz 1)

- a) ... CONTROL für den Bezirkskontrolldienst ohne Radar,
- b) ... APPROACH für den Anflugkontrolldienst ohne Radar,
- c) ... RADAR für den Flugverkehrskontrolldienst mittels Rund-sichtradar,
- d) ... ARRIVAL für den Kontrolldienst bei Anflügen mittels Rund-sichtradar,
- e) ... DEPARTURE für den Kontrolldienst bei Abflügen mittels Rund-sichtradar,
- f) ... PRECISION für den Kontrolldienst bei Endanflügen mittels Präzisionsradar,
- g) ... TOWER für den Flugplatzkontrolldienst,
- h) ... DELIVERY für die Übermittlung von Streckenfreigaben,
- i) ... GROUND für die Bewegungslenkung auf dem Rollfeld,
- j) ... INFORMATION für den Fluginformationsdienst durch die Bundesanstalt für Flugsicherung,
- k) ... VOLMET für Flugrundfunkdienst zur Vermittlung von Flughafenwettermeldungen und Landewettervorhersagen,
- l) ... APRON für die Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer,
- m) ... INFO für den Flugplatzinformationsdienst durch Luftauf-sichtspersonal oder Flugleiter,
- n) ... DISPATCH für die Übermittlung von Flugbetriebsmel-dungen einer Luftverkehrsgesellschaft.

2. Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in deutscher Sprache (§ 3 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1)

- a) ... TURM für den Flugplatzkontrolldienst,
- b) ... ROLLKONTROLLE für die Bewegungslenkung auf dem Rollfeld,
- c) ... INFORMATION für den Fluginformationsdienst durch die Bundesanstalt für Flugsicherung,
- d) ... START oder ... SCHULE für die Ausbildung von Luftfahr-ern,
- e) ... INFO für den Flugplatzinformationsdienst durch Luft-aufsichtspersonal oder Flugleiter,
- f) ... VORFELD für die Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer,
- g) ... SEGELFLUG für den Segelflugbetrieb,
- h) ... RÜCKHOLER für den Segelflugbegleit- und Rückhol-betrieb,
- i) ... VERFOLGER für den Freiballonbegleit- und Rückhol-betrieb,
- j) ... WETTBEWERB für Wettbewerbsveranstaltungen.

3. Von der Bundesanstalt für Flugsicherung werden im Bedarfsfall dem Verwendungszweck entsprechende zusätzliche Rufzeichen festgelegt und zugeteilt."

5. § 7 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 7

Rufzeichen von Luftfunkstellen

(1) Als Rufzeichen von Luftfunkstellen sind zulässig:

1. die Zeichen, die dem Staatszugehörigkeitszeichen und dem Ein-tragungszeichen des Luftfahrzeuges entsprechen,
2. die für das Luftfahrtunternehmen festgelegte Sprechfunkab-kürzung in Verbindung mit dem Zeichen entsprechend Nr. 1,
3. die für das Luftverkehrsunternehmen festgelegte Sprechfunkab-kürzung in Verbindung mit der Kennzeichnung des Fluges,
4. ein aus höchstens sieben Zeichen bestehendes Funkrufzeichen für militärische Luftfahrzeuge.

(2) Die Rufzeichen von Luftfunkstellen dürfen während des Flu-ges nicht geändert werden, es sei denn, die Bodenfunkstelle hat zur Vermeidung einer Verwechslung für die Dauer des Durchfluges durch ihren Zuständigkeitsbereich ausdrücklich ein anderes Rufzei-chen zugewiesen.

(3) Abgekürzte Rufzeichen von Luftfunkstellen sind nur zugelas-sen, nachdem Funkverbindung hergestellt und eine Verwechslung nicht möglich ist. Eine Luftfunkstelle darf ihr abgekürztes Rufzei-chen nur benutzen, sofern die Bodenfunkstelle das abgekürzte Rufzeichen bereits verwendet hat.

Die Rufzeichen von Luftfunkstellen werden wie folgt abgekürzt:

1. Das erste und die beiden letzten Zeichen des Rufzeichens, wenn ein Rufzeichen gem. Absatz 1 Nr. 1 benutzt wird;
2. die für das Luftverkehrsunternehmen festgelegte Sprechfunk-abkürzung in Verbindung mit den beiden letzten Zeichen des Rufzeichens, wenn ein Rufzeichen nach Absatz 1 Nr. 2 benutzt wird.

(4) Unbeschadet der Vorschrift in Absatz 1 haben Führer von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Höchstgewicht von 136 t oder mehr bei jeder Aufnahme des Sprechfunkverkehrs mit einer Flugverkehrskontrollstelle ihrem Rufzeichen das Wort "HEAVY" anzufügen."

6. § 8 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 8

Herstellung der Sprechfunkverbindung

(1) Die Sprechfunkverbindung ist wie folgt herzustellen:

Einleitungsanruf:

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
2. Rufzeichen der rufenden Funkstelle;
3. Verfahrenssprechgruppe "KOMMEN"

Antwort:

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
2. Rufzeichen der antwortenden Funkstelle;
3. Verfahrenssprechgruppe "KOMMEN"

(2) Wenn zu erwarten ist, daß die gerufene Funkstelle den Ruf empfängt, kann eine Meldung unmittelbar im Anschluß an den Ruf vor der Aufforderung zur Antwort gesendet werden. Dieses Verfahren darf bei Flügen nach Sichtflugregeln beim ersten Anruf zur Aufnahme der Funkverbindung nicht angewendet werden.

(3) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleich-zeitig mehrere Funkstellen anrufen (Mehrfachanruf). Die in einem Mehrfachanruf gerufenen Funkstellen haben den Empfang der Meldung in der von der rufenden Funkstelle benutzten Reihen-folge zu bestätigen.

(4) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleich-zeitig alle Funkstellen, die auf einer Frequenz hörbereit sind, an-rufen (Allgemeiner Anruf). Ein Allgemeiner Anruf beginnt mit der Sprechgruppe AN ALLE (ALL STATIONS), gefolgt von dem Rufzeichen der sendenden Funkstelle.

(5) Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist die Verfahrenssprechgruppe WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN (SAY AGAIN YOUR CALL SIGN) zu verwenden.

(6) Besteht bei einer Funkstelle Ungewißheit darüber, ob sie geru-fen wurde, so ist dieser Anruf nicht zu beantworten, sondern ein weiterer klärender Anruf abzuwarten."

7. In § 9 wird im ersten Satz nach dem Wort „soll“ das Wort „eine“ durch das Wort „die“ ersetzt.

8. § 10 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 10

Verfahrensweise im Sprechfunkverkehr

(1) Zur Erzielung einer knappen, unmißverständlichen und ein-heitlichen Übermittlungsform sind möglichst die in den Anlagen 3

und 4 enthaltenen Sprechgruppen zu verwenden. Hierbei ist deutlich und im Tonfall der Umgangssprache sowie mit gleichbleibendem Stimmaufwand und gleichbleibender Sprechgeschwindigkeit zu sprechen. Sachfremde und unsachliche Äußerungen sind nicht zulässig.

(2) Abkürzungen im Sprechfunkverkehr sind nicht zulässig. Das gilt nicht für im Luftverkehr allgemein gebräuchliche Abkürzungen wie z. B. ATC, FIR, IFR, RVR, VMC, VOR sowie für die Q-Gruppen QNH, QFE, QDR und QTE.

(3) Nach Herstellung der Funkverbindung können, wenn eine Verwechslung ausgeschlossen ist, das Rufzeichen der Bodenfunkstelle und einzelne Verfahrenssprechgruppen wie z. B.

KOMMEN (OVER), VERSTANDEN (ROGER)

weggelassen werden.

(4) Eine Luftfunkstelle hat den Empfang einer Meldung durch die Übermittlung des eigenen Rufzeichens zu bestätigen.

Den Empfang von Flugverkehrsangaben und Anweisungen, die Auswirkungen auf die Bewegung des Luftfahrzeuges haben, Anweisungen zur Schaltung von Sekundärradarmodi und -codes, Luftdruckwerten zur Höhenmessereinstellung sowie Angaben über die Betriebsstartbahn-/oder -landebahn hat die Luftfunkstelle dadurch zu bestätigen, daß sie die entsprechende Meldung wörtlich wiederholt.

Den Empfang von anderen Anweisungen kann die Luftfunkstelle mit der Verfahrenssprechgruppe WIRD AUSGEFÜHRT (WILCO) bestätigen.

(5) Eine Bodenfunkstelle bestätigt den Empfang der Meldung einer Luftfunkstelle durch die Übermittlung des eigenen Rufzeichens oder durch die Übermittlung des Rufzeichens der Luftfunkstelle und der Verfahrenssprechgruppe VERSTANDEN (ROGER)."

9. § 11 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 11

Meldung von Flughöhen

Meldungen von Flughöhen sind entsprechend der Einstellung des Höhenmessers zu übermitteln. Demnach ist bei einer Einstellung des Höhenmessers auf den QNH-Wert die geflogene Flughöhe als Höhe über NN (altitude) und bei Verwendung der Standard-Höhenmessereinstellung die geflogene Höhe als Flugfläche (flight level) zu bezeichnen."

10. In § 12 wird im ersten Satz das Wort „Sichtwerte“ durch das Wort „Werte“ ersetzt.

11. § 13 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 13

Notverkehr

(1) Ein Notanruf soll durch die dreifache Aussendung des Notsignals MAYDAY eingeleitet und auf der benutzten Sprechfunkfrequenz oder auf der Notfrequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muß das Rufzeichen des in Not befindlichen Luftfahrzeugs enthalten.

Die dem Notanruf folgende Notmeldung soll folgende Angaben enthalten:

1. Art der Notlage
2. Absichten des Luftfahrzeugführers
3. Art der gewünschten Hilfe
4. Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe

(2) Die den Notverkehr steuernde Funkstelle kann allen im Empfangsbereich der Notmeldung liegenden oder bestimmten den Notverkehr störenden Funkstellen eine Funkstille auferlegen. Die Anordnung lautet: HALTEN SIE FUNKSTILLE – MAYDAY (STOP TRANSMITTING – MAYDAY)

(3) Wenn der Notverkehr beendet ist oder die Aufrechterhaltung der Funkstille auf einer für den Notverkehr verwendeten Frequenz nicht mehr nötig ist, hat die Funkstelle, die den Notverkehr gesteuert hat, auf derselben Frequenz folgende Meldung zu übermitteln:

NOTVERKEHR BEENDET (DISTRESS TRAFFIC ENDED).

(4) Die Benutzung der Notfrequenzen ist nur in Notfällen und bei Ausfall aller anderer Frequenzen gestattet."

12. § 14 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 14

Dringlichkeitsverkehr

(1) Ein Dringlichkeitsanruf soll durch die dreifache Aussendung des Dringlichkeitssignals PANPAN eingeleitet und auf der benutzten Sprechfunkfrequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muß das Rufzeichen des die Meldung absetzenden Luftfahrzeugs enthalten.

Die dem Dringlichkeitsanruf folgende Dringlichkeitsmeldung soll folgende Angaben enthalten:

1. Art der Schwierigkeit
2. Absichten des Luftfahrzeugführers
3. Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe
4. andere, für die Hilfeleistung wichtige Informationen."

13. § 15 wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

„§ 15

Fluggrundfunkdienst

Der Fluggrundfunkdienst wird mittels Sprechfunk durchgeführt. Die im Fluggrundfunkdienst ausgestrahlten Informationen sind nicht an einen bestimmten Empfänger, sondern an alle Funkstellen gerichtet. Er wird auf den in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachten Funkfrequenzen zu den dort angegebenen Zeiten sowie bei Bedarf auch auf anderen Sprechfunkfrequenzen und zu anderen Sendezeiten durchgeführt."

14. In Anlage 2 wird zwischen „zu benutzen ist“ und „Die zu betonenden“ folgender Absatz eingefügt:

„Ausgenommen von dieser Regelung sind

- a) Richtungsangaben nach Uhrzeigerstellung bei Verkehrshinweisen, die als zehn, elf, zwölf Uhr (ten, eleven, twelve o'clock) zu übermitteln sind,
- b) Anweisungen zum Fliegen eines Vollkreises, die in der engl. Sprache mit "make a threesixty" erteilt werden."

Verfahrenssprechgruppen
Meaning of Words and Phrases

1. Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in deutscher Sprache:

Sprechgruppe	Bedeutung
Berichtigung	"Bei der Übermittlung ist ein Fehler unterlaufen, es muß richtig heißen ..."
Bestätigen Sie	"Teilen Sie mit, daß die Meldung empfangen und verstanden wurde"
Ende	"Die Übermittlung der Meldung ist beendet. Ich erwarte keine Antwort"
Erbitte	"Ich möchte wissen/ich beantrage"
Frei	"Genehmigung, unter festgelegten Bedingungen zu verfahren"
Freigabeänderung	"Es hat sich eine Änderung gegenüber Ihrer letzten Freigabe ergeben, und diese neue Freigabe ersetzt die vorherige Freigabe oder Teile davon"
Genehmigt	"Erlaubnis für das beantragte Verfahren erteilt"
Ich wiederhole	"Ich wiederhole zur Klarstellung oder Betonung"
Kommen	"Meine Übermittlung ist beendet, und ich erwarte Ihre Antwort/Setzen Sie Ihre Meldung ab"
Melden Sie	"Geben Sie mir die folgende Information"
Monitor	"Bleiben Sie hörbereit"
Negativ	"Nein/Erlaubnis wird nicht erteilt/das ist nicht richtig"
Positiv	"Ja"
Richtig	"Das ist richtig"
Rufen Sie	"Stellen Sie Funkverbindung her mit ..."
Sprechen Sie langsamer	"Vermindern Sie Ihre Sprechgeschwindigkeit"
Trennung	"Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Teilen dieser Meldung an" (zu benutzen, wo keine klare Unterscheidung zwischen dem Text und anderen Teilen der Meldung besteht)
Überprüfen Sie	"Überprüfen Sie und bestätigen Sie mit dem Aufgeber"
Verstanden	"Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten"
Anmerkung:	Unter keinen Umständen zu benutzen, wenn die Art der Meldung "Wiederholen Sie wörtlich" oder "Positiv" oder "Negativ" als Antwort erfordern würde.
Warten	"Warten Sie, und ich werde Sie rufen"
Wiederholen Sie	"Wiederholen Sie alles oder den folgenden Teil Ihrer Meldung"
Wiederholen Sie wörtlich	"Wiederholen Sie alles oder den bezeichneten Teil dieser Meldung wörtlich"
Wie verstehen Sie mich?	"Wie ist die Verständlichkeit meiner Sendung"
Wird ausgeführt	"Ich verstehe Ihre letzte Meldung und werde entsprechend handeln"

2. For the performance of radio telephony communication in English language:

Word or phrase	Meaning
Acknowledge	"Let me know that you have received and understood this message"
Affirm	"Yes"
Approved	"Permission for proposed action granted"
Break	"I hereby indicate the separation between portions of the message!" (To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message)
Cancel	"Cancel the previous transmitted clearance"
Check	"Examine a system or a procedure"
Cleared	"Authorized to proceed under the conditions specified"
Confirm	"Have I correctly received the following/Did you correctly receive this message"
Contact	"Establish radio contact with ..."
Correct	"That is correct"
Correction	"An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is ..."
Disregard	"Consider that transmission as not sent"
Go ahead	"Proceed with your message"

Word or phrase	Meaning
How do you read	"What is the readability of my transmission"
I say again	"I repeat for clarity or emphasis"
Monitor	"Listen out on"
Negative	"No" or "permission not granted" or "that is not correct"
Over	"My transmission is ended and I expect a response from you"
Out	"This exchange of transmission is ended and no response is expected"
Read back	"Repeat all, or the specified part of this message back to me exactly as received"
Recleared	"A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof"
Report	"Pass me the following information"
Request	"I should like to know/I wish to obtain"
Roger	"I have received all of your last transmission"
Note: Under no circumstances to be used in reply to a question requiring "Read back" or a direct answer in the affirmative (Affirm) or negative (Negative)	
Say again	"Repeat all, or the following part of your last transmission"
Speak slower	"Reduce your rate of speech"
Standby	"Wait and I will call you"
Verify	"Check and confirm with originator"
Wilco	"I understand your message and will comply with it" (Abbreviation for "will comply")

16. Anlage 4 (Sprechgruppen) wird gestrichen und durch folgende Fassung ersetzt:

Anlage 4 (zu § 10)

Sprechgruppen Phrases

Die nachstehenden Sprechgruppen können nicht alle Situationen abdecken. Bei Bedarf sind daher zusätzliche Redewendungen, die kurz gefaßt und unmißverständlich sind, zu verwenden (s. § 10 Abs. 1).

The phrases listed below cannot cover all situations. Therefore additional phrases, which are short and cannot be misinterpreted shall be used if required (see § 10 para 1).

Soweit nachfolgend nur englische Sprechgruppen aufgeführt sind, finden diese ausschließlich für Flüge nach den Instrumentenflugregeln Anwendung.

Whenever the phrases are stated in English only, they shall exclusively apply to flights according to instrument flight rules.

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
		L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle

1. Sprechgruppen für Flüge von und zu Flugplätzen **ohne** Flugverkehrskontrollstelle
Phrases for flights from and to aerodromes **without** air traffic control unit

1.1 Rollen zwischen zwei Punkten auf einem Flugplatz Taxiing between two positions on an aerodrome	L: ROLLE VON (Standort) ZU (Zielpunkt)	A: TAXIING FROM (position) TO (position)
	L: ÜBERQUERE LANDEBAHN (Bezeichnung)	A: WILL CROSS RUNWAY (designator)
Rollinformation für abfliegende Luftfahrzeuge Taxi information for departing aircraft	L: ÜBERQUERE LANDEBAHN (Bezeichnung) NACH LANDENDER/STARTENDER (Lfz.-Muster)	A: WILL CROSS RUNWAY (designator) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type)
	L: (Rufzeichen, Lfz.-Muster) NACH (Zielflugplatz) ERBITTE ROLLINFORMATION	A: (call sign, aircraft type) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI INFORMATION
	B: STARTBAHN (Bezeichnung) ÜBER (Rollstrecke) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) (Verkehrshinweise)	G: RUNWAY (designator) VIA (taxiroute), WIND (direction/velocity) (traffic information)

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle		A – Aircraft radio station G – Ground radio station	
1.2 Start Take-off	B: MELDEN SIE STARTBEREIT		G: REPORT READY FOR DEPARTURE	
	L: STARTBEREIT		A: READY FOR DEPARTURE	
	L: ERBITTE RECHTSKURVE NACH DEM START		A: REQUEST RIGHT TURN AFTER AIRBORNE	
	B: RECHTSKURVE GENEHMIGT		G: RIGHT TURN APPROVED	
	L: ICH STARTE/ICH STARTE NACH LANDENDER/STARTENDER (Lfz.-Muster)		A: TAKING OFF/WILL TAKE OFF BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type)	
Information über Startzeit Information on take-off time	L: ERBITTE STARTZEIT		A: REQUEST TAKE-OFF TIME	
	B: STARTZEIT (Zeit)		G: TAKE-OFF TIME (time)	
1.3 Anflug Approach	L: (Rufzeichen Lfz.-Muster) VON (Abflugort) (Standortmeldung) ERBITTE LANDE-INFORMATION		A: (call sign aircraft type) FROM (point of departure) (position report) REQUEST LANDING INFORMATION	
	B: LANDEBAHN (Bezeichnung) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) (Verkehrshinweise)		G: RUNWAY (designator) WIND (direction/velocity) (traffic information)	
	L: ERBITTE RECHTE PLATZRUNDE/ RECHTEN GEGENANFLUG/RECHTEN QUERANFLUG		A: REQUEST RIGHT TRAFFIC CIRCUIT (RIGHT DOWNWIND/RIGHT BASE)	
	B: RECHTE PLATZRUNDE/RECHTER GEGENANFLUG/RECHTER QUERANFLUG GENEHMIGT		G: RIGHT TRAFFIC CIRCUIT/RIGHT DOWNWIND/RIGHT BASE APPROVED	
Information über Landezeit Information on landing time	L: ERBITTE LANDEZEIT		A: REQUEST LANDING TIME	
	B: LANDEZEIT (Zeit)		G: LANDING TIME (time)	
1.4 Besondere Absichten des Luftfahrzeugführers Special intentions of the pilot-in-command	L: ICH STARTE DURCH		A: PULLING UP	
	L: MACHE TIEFANFLUG		A: MAKING LOW APPROACH	
	L: MACHE KURZE/LANGE LANDUNG		A: MAKING SHORT/LONG LANDING	
	L: MACHE ZIELLANDEÜBUNG		A: MAKING SPOT LANDING	
	L: FLIEGE AN ZUR BANNERAUFNAHME		A: APPROACHING FOR BANNER PICK-UP	
	L: FLIEGE AN ZUM BANNER-/ SEILABWURF		A: APPROACHING TO DROP BANNER/ ROPE	
	L: FLIEGE PLATZRUNDE(N)		A: FLYING TRAFFIC CIRCUIT(S)	
	L: MACHE AUFSETZ- UND DURCHSTARTÜBUNG(EN)		A: MAKING TOUCH-AND-GO LANDING(S)	
	L: VERLASSE IHRE FREQUENZ		A: LEAVING YOUR FREQUENCY	
1.5 Luftfahrzeug ohne Sendefunkgerät Aircraft without radio transmitter	B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER/DES SEITENRUDERS		G: ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS/RUDDER	
	B: BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN		G: ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS	
	B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT LANDESCHNITTLICHER		G: ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS	
1.6 Störungen Fahrwerkstörung Troubles Landing gear trouble	L: HABE STÖRUNG AM FAHRWERK		A: HAVE LANDING GEAR TROUBLE	
	B: FAHRWERK SCHEINT AUSGEFAHREN		G: LANDING GEAR APPEARS TO BE DOWN AND IN PLACE	
	B: FAHRWERK SCHEINT NICHT AUSGEFAHREN		G: LANDING GEAR APPEARS NOT TO BE IN PLACE	
	B: (Teil des Fahrwerks) IST EINGEFAHREN		G: (portion of landing gear) IS RETRACTED	
	B: (Teil des Fahrwerks) SCHEINT NICHT VOLL AUSGEFAHREN		G: (portion of landing gear) APPEARS NOT TO BE FULLY IN PLACE	
Sonstige Störungen (keine Notlage) Other troubles (no emergency situation)	B: SIE SCHEINEN TREIBSTOFF/ÖL ZU VERLIEREN		G: IT SEEMS YOU ARE LOSING FUEL/OIL	
	B: IHR LUFTFAHRZEUG HAT EINE RAUCHFAHNE		G: YOUR AIRCRAFT IS TRAILING SMOKE	
	B: IHR SCHLEPPSEIL/BANNER HAT SICH NICHT GELÖST		G: YOUR ROPE/BANNER DID NOT DETACH	

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle		A – Aircraft radio station G – Ground radio station	
1.7 Verkehrsinformationen Traffic information	B: SEGELFLUG/MODELLFLUG/ FALLSCHIRMABSPRÜNGE/KUNSTFLUG (Ortsangabe)		G: GLIDER FLYING/MODEL FLYING/ PARACHUTE JUMPING/ ACROBATICS (position)	
	B: (Lfz.-Muster) (Position in der Platzrunde) MACHT ABSCHLUSSLANDUNG/ DURCHSTARTÜBUNG/TIEFANFLUG/ ZIELLANDEÜBUNG		G: (aircraft type) (position in traffic circuit) FOR FULL STOP LANDING/ TOUCH-AND-GO-LANDING/ LOW APPROACH/SPOT LANDING	
	B: BANNER-/SEGELFLUGZEUGSCHLEPP (Ortsangabe)		G: BANNER/GLIDER TOWING (position)	
	B: (Lfz.-Muster/Fahrzeug/Personen) (Standort) KOMMT ENTGEGEN/KREUZT		G: (aircraft type/vehicle/persons) (position) APPROACHING HEAD ON/CROSSING	
	B: (Lfz.-Muster) STARTET/LANDET AUF STARTBAHN/LANDEBAHN (Bezeichnung)		G: (aircraft type) DEPARTING/LANDING ON RUNWAY (designator)	
	B: (Lfz.-Muster) IM ANFLUG AUS/IM ABFLUG NACH (Richtung)		G: (aircraft type) APPROACHING FROM/ DEPARTING TO (direction)	
1.8 Flugplatzzustand Aerodrome conditions	B: BAUARBEITEN BEIDERSEITS/LINKS/ RECHTS (Teil der Bewegungsfläche)		G: CONSTRUCTION WORK BOTH SIDES/ LEFT/RIGHT (portion of movement area)	
Oberfläche weist Farbveränderungen durch Feuchtigkeit auf The surface shows a change of colour due to moisture	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST FEUCHT		G: (portion of movement area) IS DAMP	
Die Oberfläche ist durchtränkt, es ist jedoch kein stehendes Wasser vorhanden The surface is soaked but there is no standing water	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST NASS		G: (portion of movement area) IS WET	
Es sind Flecken mit stehendem Wasser erkennbar Patches of standing water are visible	B: WASSERPFÜTZEN AUF (Teil der Bewegungsfläche)		G: WATERPATCHES ON (portion of movement area)	
Es sind ausgedehnte Ansammlungen von stehendem Wasser erkennbar Extensive standing water is visible	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST ÜBERFLUTET		G: (portion of movement area) FLOODED	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST TROCKEN/ STELLENWEISE MIT SCHNEE/EIS BEDECKT/GLATT		G: (portion of movement area) RUNWAY DRY/PARTLY COVERED WITH SNOW/ ICE/SLIPPERY	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) GERÄUMT/ GESTREUT		G: (portion of movement area) SNOW/ICE REMOVED/SANDED	
	B: SCHNEEWÄLLE/SCHNEEWEHEN (Teil der Bewegungsfläche)		G: SNOW WALLS/DRIFTS (portion of movement area)	
	B: BREMSWIRKUNG GUT/MITTEL/ SCHLECHT		G: BRAKING ACTION GOOD/MEDIUM/ POOR	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) GESPERRT/ AUFGEWEICHT/UNEBCEN		G: (portion of movement area) CLOSED/ SOFT/ROUGH	
	B: (Teil der Befehuerung) AUSGEFALLEN		G: (part of lighting system) OUT OF SERVICE	
1.9 Meteorologische Bedingungen Meteorological conditions	B: WIND (Richtung, Geschwindigkeit) KNOTEN		G: WIND (direction, velocity) KNOTS	
	B: SICHT (Ziffern) METER/KILOMETER		G: VISIBILITY (figures) METERS/ KILOMETERS	
Luftdruckwert zur Höhenmessereinstellung Pressure value for altimeter setting	B: QNH/QFE (Ziffern)		G: QNH/QFE (figures)	
1.10 Peilinformation DF information	L: ERBITTE QDM B: SENDEN SIE FÜR PEILUNG L: SENDE FÜR PEILUNG B: QDM (Peilwert) B: PEILER NICHT BETRIEBSBEREIT		A: REQUEST QDM G: TRANSMIT FOR DF A: TRANSMITTING FOR DF G: QDM (DF value) G: DF OUT OF SERVICE	

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
1.11 Anweisungen der Bodenfunkstelle zur Abwehr anderweitig nicht abwendbarer Gefahren Instructions by the ground radio station for protection from dangers that cannot be averted otherwise	B: HALTEN SIE POSITION (Begründung) B: VERLASSEN SIE SOFORT STARTBAHN WEGEN (Begründung) B: BESCHLEUNIGEN SIE START/ROLLEN WEGEN (Begründung) B: START/LANDUNG NICHT ERLAUBT WEGEN (Begründung) B: STARTEN SIE DURCH WEGEN (Begründung)	G: HOLD POSITION (reason) G: VACATE RUNWAY IMMEDIATELY (reason) G: EXPEDITE TAKE-OFF/TAXIING (reason) G: TAKE-OFF/LANDING NOT PERMITTED (reason) G: GO AROUND (reason)
2. Sprechgruppen für Flüge von und zu Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle sowie für Flüge nach Instrumentenflugregeln Phrases for flights from and to aerodromes with air traffic control unit as well as for flights according to instrument flight rules		
2.1 Anforderung der Erlaubnis zum Anlassen der Triebwerke To request permission to start engine	L: (Standort) ERBITTE ERLAUBNIS ZUM ANLASSEN DER TRIEBWERKE L: (Standort) ERBITTE ERLAUBNIS ZUM ANLASSEN DER TRIEBWERKE, INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe) ERHALTEN B: ANLASSEN ERLAUBT B: ANLASSEN ERLAUBT UM (Zeit) B: ERWARTEN SIE ERLAUBNIS ZUM ANLASSEN UM (Zeit) B: LASSEN SIE AN NACH EIGENEM ERMESSEN B: ERWARTEN SIE ABFLUG UM (Zeit)/ LASSEN SIE AN NACH EIGENEM ERMESSEN	A: (position) REQUEST START UP A: (position) REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS-code-letter) RECEIVED G: START UP APPROVED G: START UP AT (time) G: EXPECT START UP AT (time) G: START UP AT OWN DISCRETION G: EXPECT DEPARTURE AT (time)/ START UP AT OWN DISCRETION
2.2 Uhrzeit und Flugplatzdaten für abfliegende Luftfahrzeuge Time check and aerodrome data for departing aircraft	L: ERBITTE UHRZEIT B: ZEIT (vier Ziffern) L: ERBITTE ABFLUGINFORMATION B: STARTBAHN (Bezeichnung) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) QNH (Ziffern) TEMPERATUR (Ziffern) GRAD/SICHT (Ziffern) METER/ KILOMETER LANDEBAHNSICHT (Ziffern) METER	A: REQUEST TIME CHECK G: TIME (four figures) A: REQUEST DEPARTURE INFORMATION G: RUNWAY (designator) WIND (direction, velocity) QNH (figures) TEMPERATURE (figures) DEGREES/VISIBILITY (figures) METERS/KILOMETERS RVR (figures) METERS
2.3 Anforderung der Erlaubnis zum Rollen bei Flügen mit Flugplan Taxi procedures for departing aircraft with flight plan Anforderung der Erlaubnis zum Rollen bei Flügen ohne Flugplan Taxi procedures for departing aircraft without flight plan	L: (Standort) ERBITTE ROLLANWEISUNG L: (Lfz.-Muster) (Flugregeln) NACH (Bestimmungsflugplatz) (Position) ERBITTE ROLLANWEISUNG B: ROLLEN SIE ZUM HALTEPUNKT/ ROLLHALTEORT (Bezeichnung) STARTBAHN (Bezeichnung) ÜBER (Rollstrecke) B: ROLLEN SIE IN DIE ERSTE/ZWEITE EINMÜNDUNG LINKS/RECHTS B: ROLLEN SIE ÜBER (Rollstrecke) B: ROLLEN SIE ÜBER STARTBAHN (Bezeichnung) B: ROLLEN SIE ZUM VORFELD/ ABSTELLPLATZ FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT/ABSTELLPLATZ (Bezeichnung)	A: (position) REQUEST TAXI A: (aircraft type) (flight rules) TO (aerodrome of destination) (position) REQUEST TAXI G: TAXI TO HOLDING POINT/TAXI HOLDING POSITION (designator) RUNWAY (designator) VIA (routing to be followed) G: TAKE FIRST/SECOND TURN LEFT/ RIGHT G: TAXI VIA (route to be followed) G: TAXI VIA RUNWAY (designator) G: TAXI TO TERMINAL/GENERAL AVIATION AREA/STAND (designator)

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
2.4 Rollverfahren nach der Landung Taxi procedures after landing	L: ERBITTE ZURÜCKROLLEN AUF DER LANDEBAHN/STARTBAHN B: ZURÜCKROLLEN GENEHMIGT B: ROLLEN SIE AUF DER LANDEBAHN/STARTBAHN (Bezeichnung) ZURÜCK L: (Standort) ERBITTE ROLLANWEISUNG NACH (Zielpunkt am Flugplatz) B: ROLLEN SIE GERADEAUS B: ROLLEN SIE AN DER NÄCHSTEN EINMÜNDUNG/AM ENDE DER LANDEBAHN NACH RECHTS/LINKS B: ROLLEN SIE VORSICHTIG B: WEICHEN SIE (Beschreibung und Standort des anderen Luftfahrzeugs) AUS L: WEICHE (Verkehr) AUS L: VERKEHR (oder Luftfahrzeugmuster) IN SICHT B: ROLLEN SIE IN DIE HALTEBUCHT B: FOLGEN SIE (Beschreibung des anderen Luftfahrzeugs oder Fahrzeugs) B: VERLASSEN SIE DIE LANDEBAHN L: HABE LANDEBAHN VERLASSEN B: BESCHLEUNIGEN SIE ROLLEN (Begründung) L: BESCHLEUNIGE B: VORSICHT ROLLEN SIE LANGSAMER L: ROLLE LANGSAMER B: HALTEN SIE POSITION	A: REQUEST BACKTRACK G: BACKTRACK APPROVED G: BACKTRACK RUNWAY (designator) A: (position) REQUEST TAXI TO (destination on airport) G: TAXI STRAIGHT AHEAD G: TAXI RIGHT/LEFT NEXT INTERSECTION/END OF RUNWAY G: TAXI WITH CAUTION G: GIVE WAY TO (description and position of other aircraft) A: GIVING WAY TO (traffic) A: TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT G: TAXI INTO HOLDING BAY G: FOLLOW (description of other aircraft or vehicle) G: VACATE RUNWAY A: RUNWAY VACATED G: EXPEDITE TAXI (reason) A: EXPEDITING G: CAUTION TAXI SLOWER A: SLOWING DOWN G: HOLD POSITION
Halten Holding		
Halten vor einer Start-/Landebahn nicht näher als angegeben To hold not closer to a runway than specified	L: HALTE POSITION B: HALTEN SIE (Richtung) VON (Position)/(Landebahn) B: HALTEN SIE (Entfernung) VON L: HALTE (Position)	A: HOLDING POSITION G: HOLD (direction) OF (position)/(runway) G: HOLD (distance) FROM A: HOLDING (position)
Überqueren einer Start-/Landebahn To cross a runway	L: ERBITTE ERLAUBNIS ZUM ÜBERQUEREN DER START-/LANDEBAHN (Bezeichnung) B: ÜBERQUEREN SIE START-/LANDEBAHN (Bezeichnung) MELDEN SIE DAS VERLASSEN B: BESCHLEUNIGEN SIE ÜBERQUEREN DER START-/LANDEBAHN (Bezeichnung) VERKEHR (Lfd.-Muster) (Entfernung) MEILEN ENDANFLUG L: START-/LANDEBAHN VERLASSEN	A: REQUEST TO CROSS RUNWAY (designator) G: CROSS RUNWAY (designator) REPORT VACATED G: EXPEDITE CROSSING RUNWAY (designator) TRAFFIC (aircraft type) (distance) MILES FINAL A: RUNWAY VACATED
Anmerkung: Wenn nicht anders vom Flugverkehrskontrolldienst festgelegt, beinhalten Rollanweisungen, die das Überqueren einer Start-/Landebahn erfordern, die Genehmigung, diese zu überqueren Note: Unless otherwise specified by air traffic control instructions which require crossing of a runway include permission to cross that runway		
2.5 Startvorbereitung Preparation for take-off	B: ABFLUG ÜBER (Bezeichnung) NICHT MÖGLICH (Begründung) B: MELDEN SIE STARTBEREIT B: SIND SIE STARTBEREIT? L: STARTBEREIT B: SIND SIE BEREIT ZUM SOFORTSTART? L: BEREIT ZUM SOFORTSTART	G: UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons) G: REPORT WHEN READY FOR DEPARTURE G: ARE YOU READY FOR DEPARTURE? A: READY G: ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE? A: READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
Anweisung auf die Startbahn zu rollen und Startfreigabe abzuwarten Clearance to enter runway and await take-off clearance	B: ROLLEN SIE ZUM STARTPUNKT B: ROLLEN SIE ZUM STARTPUNKT STARTBAHN (Bezeichnung) B: ROLLEN SIE ZUM STARTPUNKT UND ERWARTEN SIE SOFORTSTART	G: LINE UP G: LINE UP RUNWAY (designator) G: LINE UP AND BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE
Konditionelle Freigaben Conditional clearances	B: (Auflage) ROLLEN SIE ZUM STARTPUNKT	G: (condition) LINE UP
Bestätigung Acknowledgement	L: (Auflage) ROLLE ZUM STARTPUNKT	A: (condition) LINING UP
Bestätigung, daß die mit Auflagen versehene Freigabe richtig zurückgelesen wurde Confirmation or otherwise of the read back of a conditional clearance	B: FREIGABE RICHTIG	G: CLEARANCE CORRECT
2.6 Startfreigabe Take-off clearance	B: START FREI B: START FREI MELDEN SIE ABHEBEN	G: CLEARED FOR TAKE-OFF G: CLEARED FOR TAKE-OFF REPORT AIRBORNE
Bei Verwechslungsgefahr When there is a possibility of confusion	B: START FREI STARTBAHN (Bezeichnung)	G: CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (designator)
Wenn der Freigabe zum Start nicht nachgekommen wurde When take-off clearance has not been complied with	B: STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE STARTBAHN	G: TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY
Streichung einer Startfreigabe To cancel a take-off clearance	B: HALTEN SIE POSITION, STARTFREIGABE AUFGEHOBen (Begründung) L: HALTE POSITION	G: HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF (reason) A: HOLDING
Startabbruch in einem Notfall To stop a take-off in emergency conditions	B: SOFORT ANHALTEN (Wiederholen des Rufzeichens der Luftfunkstelle) SOFORT ANHALTEN L: HALTE AN	G: STOP IMMEDIATELY (repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY A: STOPPING
Nach dem Start After take-off	L: ERBITTE RECHTS-/LINKSKURVE NACH DEM START B: RECHTS-/LINKSKURVE GENEHMIGT/ NICHT GENEHMIGT B: ANWEISUNG FÜR RECHTS-/LINKSKURVE ERFOLGT SPÄTER B: STARTZEIT (Minuten) B: NACH PASSIEREN VON (Höhe) (Standort) (Anweisungen)	A: REQUEST RIGHT/LEFT TURN WHEN AIRBORNE G: RIGHT/LEFT TURN APPROVED/NOT APPROVED G: WILL ADVISE LATER FOR RIGHT/ LEFT TURN G: AIRBORNE (minutes) G: AFTER PASSING (level) (position) (instructions)
Zu fliegender Steuerkurs Reading to be followed	B: FLIEGEN SIE STEUERKURS (Anweisungen)	G: CONTINUE ON HEADING (instructions)
Wenn ein bestimmter Kurs über Grund gehalten werden soll When a specific track is to be followed	B: FLIEGEN SIE KURS ÜBER GRUND (mißweisende Richtung) (Anweisungen) B: STEIGEN SIE GERADEAUS (Anweisungen)	G: TRACK (magnetic direction) (instructions) G: CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions)
Frequenzwechsel Frequency change		
Anforderung einer Freigabe zum Verlassen einer Frequenz Request for clearance to leave a frequency	L: ERBITTE VERLASSEN DER TURMFREQUENZ L: ERBITTE FREIBAGE ZUM VERLASSEN IHRER FREQUENZ FÜR (Ziffer) MINUTE(N)	A: REQUEST TO LEAVE TOWER FREQUENCY A: REQUEST CLEARANCE TO LEAVE YOUR FREQUENCY FOR (figure) MINUTE(S)

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
Freigaben und Anweisungen für den Frequenzwechsel Clearance and instructions for frequency change	B: FREI ZUM VERLASSEN DER TURMFREQUENZ B: BLEIBEN SIE AUF DIESER FREQUENZ BIS (Standort) FÜR (Ziffer) MINUTE(N) B: RUFEN SIE (Rufzeichen) AUF (Ziffern) B: NACH DEM START MONITOR FREQUENZ (Ziffern) (Rufzeichen)	G: CLEARED TO LEAVE TOWER FREQUENCY G: REMAIN ON THIS FREQUENCY UNTIL (position) FOR (figure) MINUTE(S) G: CONTACT (callsign) ON (figures) G: MONITOR FREQUENCY (figures) (callsign) WHEN AIRBORNE
2.7 Einflug in die Platzrunde Entering an aerodrome traffic circuit	L: (Lflz.-Muster) VFR VON (Abflugort) (Standortmeldung) ERBITTE LANDEANWEISUNG B: FLIEGEN SIE IN DEN (Teil der Platzrunde) LANDEBAHN (Bezeichnung) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) QNH/QFE (Wert) VERKEHRSINFORMATION (Einzelheiten) B: MACHEN SIE GERADEAUSANFLUG AUF LANDEBAHN (Bezeichnung) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) QNH/QFE (Wert) VERKEHRSINFORMATION (Einzelheiten) L: ERBITTE RECHTE PLATZRUNDE L: ERBITTE GERADEAUSANFLUG L: ERBITTE DIREKTEN EINFLUG IN DEN QUERANFLUG/RECHTEN QUERANFLUG B: MACHEN SIE GERADEAUSANFLUG B: FLIEGEN SIE DIREKT IN DEN QUERANFLUG/RECHTEN QUERANFLUG	A: (aircraft type) VFR FROM (point of departure) (position report) FOR LANDING G: JOIN (part of traffic circuit) RUNWAY (designator) WIND (direction, velocity) QNH/QFE (value) TRAFFIC (details) G: MAKE STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY (designator) WIND (direction, velocity) QNH/QFE (value) TRAFFIC (details) A: REQUEST RIGHT TRAFFIC CIRCUIT A: REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH A: REQUEST DIRECT BASE/RIGHT BASE G: MAKE STRAIGHT-IN APPROACH G: JOIN DIRECT BASE/RIGHT BASE
Anforderung von Standortmeldungen Request for position reports	B: MELDEN SIE (Einzelheiten) B: MELDEN SIE (Teil der Platzrunde)	G: REPORT (details) G: REPORT (position in traffic circuit)
Anweisungen für Landefolge Instructions for landing sequence	B: LANDENUMMER (Ziffer) FOLGEN SIE (Lflz.-Muster, Standort) B: MACHEN SIE KURZEN/LANGEN ANFLUG B: MACHEN SIE LANGEN ANFLUG oder VERLÄNGERN SIE DEN GEGENANFLUG B: ANFLUG FORTSETZEN	G: NUMBER (figure) FOLLOW (aircraft type, position) G: MAKE SHORT APPROACH/LONG APPROACH G: MAKE LONG APPROACH or EXTEND DOWNWIND G: CONTINUE APPROACH
2.8 Landung Landing	B: LANDUNG FREI B: LANDUNG FREI MACHEN SIE KURZE/LANGE LANDUNG	G: CLEARED TO LAND G: MAKE SHORT/LONG LANDING
Mehrbahnenbetrieb Multiple runway operation	B: LANDUNG FREI LANDEBAHN (Bezeichnung)	G: CLEARED TO LAND RUNWAY (designator)
Besondere Verfahren Special operations	B: FREI ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN B: MACHEN SIE ABSCHLUSSLANDUNG	G: CLEARED TOUCH AND GO G: MAKE FULL STOP LANDING
Anflug entlang oder parallel zu einer Landebahn und dabei bis zu einer vorher bestimmten Mindesthöhe sinken Approach along or parallel to a runway descending to an agreed minimum level	L: ERBITTE FREIGABE ZUM TIEFANFLUG (Begründung) B: FREI ZUM TIEFANFLUG, LANDEBAHN (Bezeichnung) (Höhenbeschränkung wenn nötig) (Verfahren nach dem Tiefanflug) L: ERBITTE TIEFEN VORBEIFLUG (Begründung) B: FREI ZUM TIEFEN VORBEIFLUG, LANDEBAHN (Bezeichnung) (Höhenbeschränkung wenn nötig) (Verfahren nach dem tiefen Vorbeiflug)	A: REQUEST LOW APPROACH (reason) G: CLEARED LOW APPROACH RUNWAY (designator) (altitude restrictions if required) (go around instructions) A: REQUEST LOW PASS (reason) G: CLEARED LOW PASS RUNWAY (designator) (altitude restrictions if required) (go around instructions)

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L - Luftfunkstelle	B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station	G - Ground radio station
Sichtkontrolle durch Personen am Boden Visual inspection by persons on the ground		B: MELDEN SIE PLATZ-/LANDEBAHN-/ANFLUGBEFEUERUNG IN SICHT		G: ADVISE WHEN FIELD/RUNWAY/APPROACH LIGHTS IN SIGHT
2.9 Verzögern von Luftfahrzeugen Delaying aircraft		B: HALTEN SIE ÜBER (Standort) BIS (Minuten) B: FLIEGEN SIE NOCH EINE PLATZRUNDE B: KREISEN SIE RECHTS/LINKS/AM GEGENWÄRTIGEN STANDORT B: MACHEN SIE VOLLKREIS RECHTS/LINKS		G: HOLD OVER (position) UNTIL (minutes) G: MAKE ANOTHER TRAFFIC CIRCUIT G: ORBIT LEFT/RIGHT/FROM PRESENT POSITION G: MAKE A THREE SIXTY LEFT/RIGHT
2.10 Fehlanflug Missed approach		B: STARTEN SIE DURCH L: STARTE DURCH		G: GO AROUND A: GOING AROUND
2.11 Störungen Fahrwerkstörung Troubles Landing gear trouble		L: HABE STÖRUNG AM FAHRWERK B: FAHRWERK SCHEINT AUSGEFAHREN B: FAHRWERK SCHEINT NICHT AUSGEFAHREN B: (Teil des Fahrwerks) IST EINGEFAHREN B: (Teil des Fahrwerks) SCHEINT NICHT VOLL AUSGEFAHREN		A: HAVE LANDING GEAR TROUBLE G: LANDING GEAR APPEARS TO BE DOWN AND IN PLACE G: LANDING GEAR APPEARS NOT TO BE IN PLACE G: (portion of landing gear) IS RETRACTED G: (portion of landing gear) APPEARS NOT TO BE FULLY IN PLACE
Sonstige Störungen (keine Notlage) Other troubles (no emergency situation)		B: SIE SCHEINEN TREIBSTOFF/ÖL ZU VERLIEREN B: IHR LUFTFAHRZEUG HAT EINE RAUCHFAHNE B: IHR SCHLEPPSEIL/BANNER HAT SICH NICHT GELÖST		G: IT SEEMS YOU ARE LOSING FUEL/OIL G: YOUR AIRCRAFT IS TRAILING SMOKE G: YOUR ROPE/BANNER DID NOT DETACH
2.12 Luftfahrzeug ohne Sendefunkgerät Aircraft without radio transmitter		B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER/DES SEITENRUDERS B: BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT LANDESCHLEINWERFER		G: ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS/RUDDER G: ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS G: ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS
2.13 Verkehrsinformationen Traffic information		B: SEGELFLUG/MODELLFLUG/FALLSCHIRMABSPRÜNGE/KUNSTFLUG (Ortsangabe) B: (Lfz.-Muster) (Position in der Platzrunde) MACHT ABSCHLUSSLANDUNG/DURCHSTARTÜBUNG/TIEFANFLUG/ZIELLANDEÜBUNG B: BANNERSCHLEPP/SEGELFLUGZEUGSCHLEPP (Ortsangabe) B: VERKEHRSINFORMATION (Einzelheiten) B: KEIN GEMELDETER VERKEHR L: HALTE AUSSCHAU L: KEIN SICHTKONTAKT B: UNBEKANNTES FLUGZIEL (Richtung, Entfernung und andere Informationen) B: FREI VON VERKEHR B: (Lfz.-Muster/Fahrzeug/Personen) (Standort) KOMMT ENTGEGEN/KREUZT B: (Lfz.-Muster) STARTET/LANDET AUF STARTBAHN/LANDEBAHN (Bezeichnung) B: (Lfz.-Muster) IM ANFLUG AUS/IM ABFLUG NACH (Richtung)		G: GLIDER FLYING/MODEL FLYING/PARACHUTE JUMPING/ACROBATICS (position) G: (aircraft type) (position in traffic circuit) FOR FULL STOP LANDING/TOUCH-AND-GO-LANDING/LOW APPROACH/SPOT LANDING G: BANNER/GLIDER TOWING (position) G: TRAFFIC (details) G: NO REPORTED TRAFFIC A: LOOKING OUT A: NEGATIVE CONTACT G: UNIDENTIFIED TARGET (direction, distance and other information) G: NOW CLEAR OF TRAFFIC G: (aircraft type/vehicle/persons) (position) APPROCHING HEAD ON/CROSSING G: (aircraft type) DEPARTING/LANDING ON RUNWAY (designator) G: (aircraft type) APPROACHING FROM/DEPARTING TO (direction)
Wirbelschleppen Wake turbulence		B: VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN		G: CAUTION WAKE TURBULENCE
Abgasstrahl Jet blast		B: VORSICHT ABGASSTRAHL		G: CAUTION JET BLAST

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle	B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
2.14 Flugplatzzustand Aerodrome conditions		B: BAUARBEITEN BEIDERSEITS/LINKS/ RECHTS VON (Teil der Bewegungsfläche)	G: CONSTRUCTION WORK BOTH SIDES/ LEFT/RIGHT OF (portion of movement area)
Oberfläche weist Farbveränderungen durch Feuchtigkeit auf The surface shows a change of colour due to moisture		B: (Teil der Bewegungsfläche) IST FEUCHT	G: (portion of movement area) IS DAMP
Die Oberfläche ist durchtränkt, es ist jedoch kein stehendes Wasser vorhanden The surface is soaked but there is no standing water		B: (Teil der Bewegungsfläche) IST NASS	G: (portion of movement area) IS WET
Es sind Flecken mit stehendem Wasser erkennbar Patches of standing water are visible		B: WASSERPFÜTZEN AUF (Teil der Bewegungsfläche)	G: WATER PATCHES ON (portion of movement area)
Es sind ausgedehnte Ansamm- lungen von stehendem Wasser erkennbar Extensive standing water is visible		B: (Teil der Bewegungsfläche) IST ÜBERFLUTET	G: (portion of movement area) FLOODED
		B: (Teil der Bewegungsfläche) IST TROCKEN/ STELLENWEISE MIT SCHNEE/EIS BEDECKT/GLATT	G: (portion of movement area) DRY/PARTLY COVERED WITH SNOW/ICE/ SLIPPERY
		B: (Teil der Bewegungsfläche) GERÄUMT/ GESTREUT	G: (portion of movement area) SNOW/ICE REMOVED/SANDED
		B: SCHNEEWÄLLE/SCHNEEWEHEN (Teil der Bewegungsfläche)	G: SNOW WALLS/DRIFTS (portion of movement area)
		B: BREMSWIRKUNG GUT/MITTEL/ SCHLECHT	G: BRAKING ACTION GOOD/MEDIUM/ POOR
		B: (Teil der Bewegungsfläche) GESPERRT/ AUFGEWEICHT/UNEBCN	G: (portion of movement area) CLOSED/ SOFT/ROUGH
		B: (Teil der Befehrerung) AUSGEFALLEN	G: (part of lighting system) OUT OF SERVICE
Betriebszustand von Sicht- und anderen Anflughilfen Operational status of visual and nonvisual aids		B: (Beschreibung der Sicht- oder anderer Anflughilfen) START-/LANDEBAHN (Bezeichnung) (Beschreibung der Mängel)	G: (specify visual or nonvisual aid) RUNWAY (designator) (description of deficiency)
		B: (Art) BELEUCHTUNG (Betriebszustand)	G: (type) LIGHTING (status)
2.15 Meteorologische Bedingungen Meteorological conditions		B: WIND (Richtung) (Geschwindigkeit) KNOTEN	G: WIND (direction) (velocity) KNOTS
		B: SICHT (Ziffern) METER/KILOMETER	G: VISIBILITY (figures) METERS/ KILOMETERS
RVR information			G: RVR RUNWAY (designator) ALPHA (figures) BRAVO (figures) CHARLIE (figures)
Luftdruckwert zur Höhenmessereinstellung Pressure value for altimeter setting		B: QNH/QFE (Ziffern)	G: QNH/QFE (figures)
2.16 Peilinformation DF information		L: ERBITTE QDM/QDR/QTE B: SENDEN SIE FÜR PEILUNG L: SENDE FÜR PEILUNG B: QDM (Peilwert) B: PEILER NICHT BETRIEBSBEREIT	A: REQUEST QDM/QDR/QTE G: TRANSMIT FOR DF A: TRANSMITTING FOR DF G: QDM (DF value) G: DF OUT OF SERVICE

	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
Betreff Concern	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
2.17 Issuance of IFR clearances		<p>G: CLEARED TO</p> <p>G: RECLEARED (amended clearance details)</p> <p>G: RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route)</p> <p>G: ENTER CONTROL AREA/ZONE VIA (significant point) AT (level) AT (time)</p> <p>G: LEAVE CONTROL AREA/ZONE AT (level)</p> <p>G: JOIN (route) AT (significant point) AT (level) AT (time)</p> <p>G: FROM (place) TO (place)</p> <p>G: TO (place) followed as necessary by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DIRECT - VIA (route and/or reporting points) - VIA FLIGHT PLANNED ROUTE - VIA (distance) ARC (direction) OF (name of DME station) DME <p>G: (level or route) NOT AVAILABLE DUE TO (reason) ALTERNATIVE (S)/ARE (levels or routes) ADVISE YOUR INTENTIONS</p>
Indication of route and clearance limit		<p>G: MAINTAIN (level) TO (significant point)</p> <p>G: MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point)</p> <p>G: MAINTAIN (level) UNTIL (time)</p> <p>G: MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit)</p> <p>G: MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED</p> <p>Note: the term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of "DESCEND" or "CLIMB" when instructing an aircraft to change level</p>
Maintenance of specified levels		<p>G: FLIGHT LEVEL (figure)</p> <p>G: (figure) FEET</p> <p>G: CLIMB/DESCEND followed as necessary by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TO (level) - TO REACH (level) AT (time or significant point) - REPORT LEAVING/REACHING/PASSING (level) - REPORT PASSING ODD/EVEN LEVELS - AT (figure) FEET PER MINUTE MINIMUM/MAXIMUM <p>Note: for SST aircraft only</p> <ul style="list-style-type: none"> - REPORT STARTING ACCELERATION/DECELERATION
Level changes, reports and rates Remark: Level may be flight level (number) or (number) altitude		<p>G: REQUEST LEVEL CHANGE FROM (name of unit) AT (time or significant point)</p> <p>G: STOP CLIMB/DESCENT AT (level)</p> <p>G: CONTINUE CLIMB/DESCENT TO (level)</p> <p>G: EXPEDITE CLIMB/DESCENT UNTIL PASSING (level)</p>
To require action at a specific time or place		

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station
To require action when convenient		G: WHEN READY CLIMB/DESCEND TO (level) G: EXPECT CLIMB/DESCENT AT (time or significant point) A: REQUEST CLIMB/DESCENT AT (time or significant point) G: IMMEDIATELY G: AFTER PASSING (significant point) G: MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC (limitation)
To require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC		G: IF NOT POSSIBLE (alternative instructions) AND ADVISE
When there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or instruction		A: UNABLE TO COMPLY
When a pilot is unable to comply with a clearance or instruction		G: CROSS (significant point) AT/ABOVE/BELOW (level) G: CROSS (significant point) AT (time) OR LATER/BEFORE AT (level) G: CROSS (distance) (name of DME station) DME AT/ABOVE/BELOW (level)
Specification of cruising levels		A: EMERGENCY DESCENT (intentions) G: EMERGENCY DESCENT AT (significant point or location) ALL AIRCRAFT BELOW (level) WITHIN (distance) OF (significant point of navigation aid) LEAVE IMMEDIATELY (followed as necessary by specific instructions as to direction, heading or track etc.)
Emergency descent		G: EXPECT CLEARANCE AT (time)
If clearance cannot be issued immediately upon request		G: AT (time or position) DESCEND TO (level) FOR ENROUTE DELAY OF (figure) MINUTES
Enroute absorption of terminal delay		G: ARRANGE FLIGHT SO AS TO CROSS (position) AT (time) OR LATER G: CROSS (significant point) AT (time) G: ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time) G: MAINTAIN MACH (mach number) G: MAINTAIN INDICATED/TRUE AIRSPEED (figures) KNOTS
Separation instructions		G: AFTER DEPARTURE TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits) G: TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits) G: TRACK (three digits) TO/FROM (significant point) UNTIL (time) REACHING (fix or significant point or level) BEFORE SETTING HEADING G: SET HEADING TO/DIRECT (significant point) AT (time or significant point) G: AFTER REACHING/PASSING (level or significant point) SET HEADING TO/DIRECT (significant point) G: CLEARANCE EXPIRES AT (time)
Departure instructions		

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station
Approach instructions		G: CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation) G: CLEARED VIA (details of route to be followed) G: CLEARED (type of approach) RUNWAY (designator) G: COMMENCE APPROACH AT (time) A: REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH G: CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY (designator) G: REPORT RUNWAY/LIGHTS IN SIGHT A: REQUEST VISUAL APPROACH G: CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (designator) G: REPORT (significant point) OUTBOUND/ INBOUND A: REQUEST VMC DESCENT G: MAINTAIN OWN SEPARATION G: MAINTAIN VMC G: ARE YOU FAMILIAR WITH (type of approach procedure)
Holding instructions visual		G: HOLD VISUAL OVER (position)/ BETWEEN (two prominent landmarks)
Published holding procedure over a facility or fix		G: HOLD AT (significant point or name of facility or fix) (level) EXPECT APPROACH/FURTHER CLEARANCE AT (time)
When pilot requires an oral description of holding procedure based on a facility (VOR or NDB)		A: REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS G: HOLD AT (name of facility) (identification and frequency, if necessary) (level) INBOUND TRACK (3 digits) RIGHT/ LEFT HAND PATTERN OUTBOUND TIME (figure) MINUTE(S) (additional instructions, if necessary) G: HOLD ON THE (3 digits) RADIAL OF THE (name) VOR (identification and frequency, if necessary) AT (distance) DME/BETWEEN (distance) AND (distance) DME (level) INBOUND TRACK (3 digits) RIGHT/LEFT HAND PATTERN (additional instructions, if necessary)
Expected approach time		G: NO DELAY EXPECTED G: EXPECTED APPROACH TIME (time) G: REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time) G: DELAY NOT DETERMINED (reason)
Transfer of control and/or frequency change Note: an aircraft may be requested to "standby" on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications and to "monitor" a frequency when information is being broadcast thereon		G: CONTACT (call sign) ON (frequency) G: AT/OVER (time or place) CONTACT (call sign) ON (frequency) G: IF NO CONTACT (instructions) G: STANDBY ON (frequency) FOR (call sign) A: REQUEST CHANGE TO (frequency) G: FREQUENCY CHANGE APPROVED G: MONITOR (call sign) ON (frequency) A: MONITORING (frequency) G: REMAIN ON THIS FREQUENCY

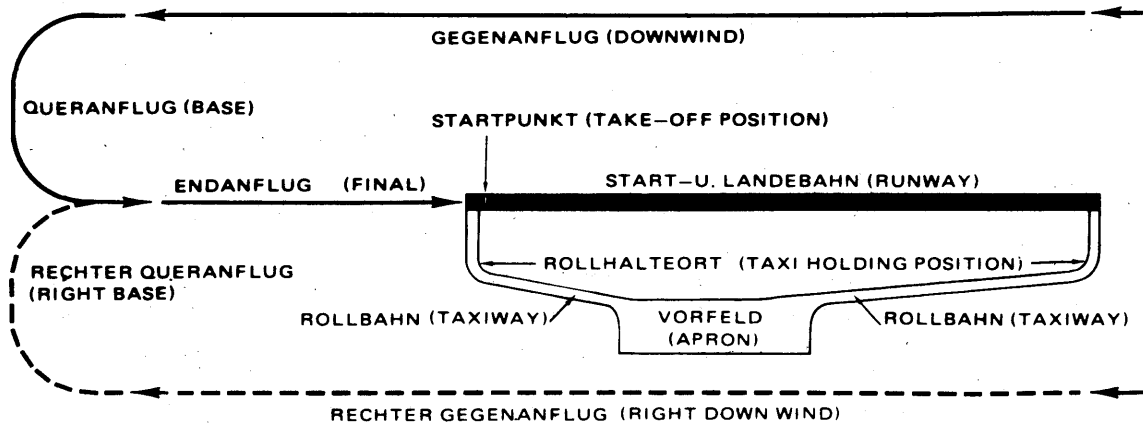
Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station
2.18 Radar		G: REPORT HEADING/FLIGHT LEVEL/ ALTITUDE
Identification of aircraft		G: FOR IDENTIFICATION TURN LEFT/ RIGHT HEADING (3 digits) G: TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING G: IDENTIFIED (position) G: NOT IDENTIFIED RESUME/ CONTINUE OWN NAVIGATION
Position reporting To omit position reports when under radar control		G: OMIT POSITION REPORTS (specify the duration) G: NEXT REPORT AT (significant point) G: REPORT(S) REQUIRED ONLY AT (location(s)) G: RESUME POSITION REPORTING
Provision of service		G: RADAR CONTROL TERMINATED DUE TO (reason) G: RADAR SERVICE TERMINATED (instructions) G: RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions) G: (manoeuvre) OBSERVED IDENTIFIED POSITION (position of aircraft) (instructions) G: WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information) G: IDENTIFICATION LOST (reasons and if necessary instructions)
Communications		G: IF RADIO CONTACT LOST (instructions) G: IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (figure) MINUTES/SECONDS (instructions)
If loss of communications suspected		G: REPLY NOT RECEIVED (instructions) G: IF YOU READ (instructions) G: (manoeuvre) OBSERVED POSITION (position of aircraft) WILL CONTINUE TO PASS INSTRUCTIONS G: LEAVE (significant point) HEADING (3 digits) AT (time) G: CONTINUE HEADING (3 digits) G: CONTINUE PRESENT HEADING G: FLY HEADING (3 digits) G: TURN LEFT/RIGHT (figures) DEGREES/HEADING (3 digits) G: MAKE A THREE SIXTY LEFT/RIGHT (reason) G: ORBIT LEFT/RIGHT (reason)
For avoiding action		G: TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY (figure) DEGREES/HEADING (3 digits) TO AVOID UNIDENTIFIED TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance)

	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
Betreff Concern	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station
In case of unreliable directional instruments on board of aircraft		<p>G: STOP TURN HEADING (3 digits)</p> <p>G: MAKE ALL TURNS RATE ONE/RATE HALF/(figures) DEGREES PER SECOND EXECUTE INSTRUCTIONS IMMEDIATELY UPON RECEIPT</p> <p>G: TURN LEFT/RIGHT NOW</p> <p>G: STOP TURN NOW</p> <p>Note: when it is necessary to specify a reason for the above manoeuvres, the following phraseologies should be used:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FOR TRAFFIC - FOR SPACING - FOR DELAYING ACTION - FOR DOWNWIND/BASE/FINAL
Position		G: POSITION (distance) (direction) OF (significant point) OVER/ABEAM (significant point)
Speed		<p>A: SPEED (figures) KNOTS</p> <p>G: REPORT INDICATED/TRUE AIR SPEED/MACH NUMBER</p> <p>G: MAINTAIN (figures) KNOTS UNTIL (location)</p> <p>G: MAINTAIN PRESENT SPEED</p> <p>G: INCREASE/REDUCE SPEED TO (figures) KNOTS</p> <p>G: INCREASE/REDUCE SPEED BY (figures) KNOTS</p> <p>G: RESUME NORMAL SPEED</p> <p>G: REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED</p> <p>G: NO SPEED RESTRICTIONS</p>
Traffic information		<p>G: TRAFFIC (figure) O'CLOCK (distance) (direction of flight) (any other pertinent information)</p> <ul style="list-style-type: none"> - UNKNOWN - SLOW MOVING - FAST MOVING - CLOSING - OPPOSITE/SAME DIRECTION - OVERTAKING - CROSSING LEFT TO RIGHT/RIGHT TO LEFT - TYPE - LEVEL - CLIMBING/DESCENDING <p style="text-align: right;">} if known</p>
To request avoiding action		A: REQUEST VECTORS
When passing unknown traffic		G: CLEAR OF TRAFFIC (appropriate instructions)
2.19 Secondary radar phraseologies		
To request the capability of the SSR equipment		<p>G: ADVISE TYPE OF TRANSPONDER</p> <p>A: TRANSPONDER TWO/FOUR/CHARLIE (as shown in the flight plan)</p> <p>A: NEGATIVE TRANSPONDER</p>
To instruct setting of transponder		G: FOR DEPARTURE SQUAWK (code)
Note: in an area where 64 codes and 4096 codes are used simultaneously, all codes shall be expressed in four figures		G: SQUAWK (code)
To request the pilot to reselect his assigned mode and code		<p>G: RECYCLE (mode, code)</p> <p>A: RECYCLING (mode, code)</p>

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station
To request the pilot to confirm the mode selected on his transponder		G: CONFIRM SQUAWK A: SQUAWKING (mode, code)
To request the operation of the SPI feature		G: SQUAWK IDENT G: SQUAWK LOW G: SQUAWK NORMAL
To request temporary suspension of transponder operation		G: SQUAWK STANDBY
To request emergency code		G: SQUAWK MAYDAY
To request termination of transponder operation		G: STOP SQUAWK
To request transmission of pressure altitude		G: SQUAWK CHARLIE
To request pressure setting check and confirmation of level		G: CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL
To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation		G: STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION
To request altitude check		G: VERIFY (level)
2.20 Phraseologies for use with surveillance radar Provision of service		G: VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (designator) G: VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (designator) G: VECTORING FOR (positioning in the circuit) G: VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (designator) G: (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE TO (reason) (alternative instructions) G: APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN G: THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (designator) TERMINATING AT MISSED APPROACH POINT (location) OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE/ HEIGHT (figure) FEET CHECK YOUR MINIMA G: PASSING MISSED APPROACH POINT G: IN CASE OF GO AROUND (instructions) G: YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point) TOUCHDOWN G: REPORT ESTABLISHED ON ILS/ LOCALIZER/GLIDE PATH G: CLOSING FROM LEFT/RIGHT G: REPORT ESTABLISHED G: INTERCEPT (radio aid) G: TURN LEFT/RIGHT HEADING (3 digits) TO INTERCEPT G: EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or aid) (reason)
Instructions and information		

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
In case of SRE approach		G: THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (aid) (reason) G: TAKING YOU THROUGH (aid) (reason) G: HEADING IS GOOD
Elevation		G: (figure) MILES FROM TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW G: COMMENCE DESCENT NOW TO MAINTAIN A (figure) DEGREE GLIDE PATH G: (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE (figures)
Position		G: REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH G: (distance) FROM TOUCHDOWN G: CHECK GEAR G: CHECK OCA/OCH G: OVER THRESHOLD G: REPORT VISUAL
Completion of approach		G: REPORT RUNWAY LIGHTS/FIELD IN SIGHT G: APPROACH COMPLETED CONTACT (call sign)
Missed approach procedure		G: CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND (missed approach instructions) G: GO AROUND IMMEDIATELY (missed approach instructions) (reason) G: ARE YOU GOING AROUND? G: IF GOING AROUND (appropriate instructions) A: GOING AROUND
2.21 Wechsel der Flugregeln von IFR nach VFR Change of flight rules from IFR to VFR Anmerkung: Hiermit wird der IFR-Teil des Flugplans aufgehoben, der Flugplan besteht weiterhin, Landemeldung erforderlich Note: herewith only the IFR portion of the flight plan cancelled, the flight plan still active, report of arrival required	L: ERBITTE AUFHEBUNG MEINES FLUGPLANS B: FLUGPLAN AUFGEHOBEN UM (Zeit)	A: REQUEST TO CANCEL IFR G: IFR CANCELLED AT (time) A: CANCELLING IFR
Aufhebung des Flugplans Closing the flight plan Anmerkung: Der Flugplan ist aufgehoben, Landemeldung nicht erforderlich Note: flight plan is closed, report of arrival not required		A: REQUEST TO CLOSE MY FLIGHT PLAN G: FLIGHT PLAN CLOSED AT (time)
3. Sprechgruppen für kontrollierte Sichtflüge (CVFR) Phrases for controlled VFR flights (CVFR)		
Anforderung einer Freigabe zum Durchflug durch ein CVFR-Gebiet Clearance request to cross a CVFR area	L: (Lfd.-Muster) (Standortmeldung) ERBITTE FREIGABE ZUM DURCHFLUG DURCH DAS CVFR-GEBIET (Bezeichnung) VIA (Strecke)	A: (type of aircraft) (position report) REQUEST CLEARANCE TO CROSS THE CVFR AREA (designator) VIA (routing)

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
CVFR-Freigabe CVFR clearance	B: FREI ZUM DURCHFLUG DURCH DAS CVFR-GEBIET (Bezeichnung) VIA (Strecke) IN (Flughöhe)	G: CLEARED TO CROSS THE CVFR AREA (designator) VIA (route) AT (level)
Beginn der CVFR-Kontrolle Beginning of CVFR control	B: SIE FLIEGEN IN DAS CVFR-GEBIET EIN	G: ENTERING CVFR AREA
Streckenweisung Route instruction	B: FLIEGEN SIE AUF RADIAL (3 Ziffern) VON (Kennung der VOR) BIS (Ortsangabe)	G: PROCEED ON RADIAL (3 digits) OF (identification of VOR) TO (location)
Höhenweisung Level instruction	B: HALTEN SIE FLUGHÖHE/FLUGFLÄCHE (Ziffern) B: ÜBERFLIEGEN SIE (Standort) IN (Flughöhe) B: ÜBERFLIEGEN SIE (Standort) IN (Flughöhe) ODER HÖHER/NIEDRIGER B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF (Flughöhe) B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF (Flughöhe) NACH ÜBERFLIEGEN VON (Standort) B: MELDEN SIE DAS VERLASSEN/ DURCHFLIEGEN/ERREICHEN VON (Flughöhe)	G: MAINTAIN ALTITUDE/FLIGHT LEVEL (figures) G: CROSS (position) AT (level) G: CROSS (position) AT (level) OR ABOVE/ BELOW G: CLIMB/DESCEND TO (level) G: CLIMB/DESCEND TO (level) AFTER PASSING (position) G: REPORT LEAVING/PASSING/ REACHING (level)
Halteanweisung Holding instruction	B: HALTEN SIE ÜBER (Standort) ERWARTEN SIE FREIGABE UM (Zeit)/IN (Minuten)	G: HOLD OVER (position) EXPECT CLEARANCE AT (time)/IN (minutes)
Anforderung einer geänderten Freigabe (z.B. wegen des Wetters) Request for revised clearance (e.g. due to weather)	L: ERBITTE FLUGHÖHE/FLUGFLÄCHE (Ziffern)/STRECKE WEGEN (Begründung)	A: REQUEST ALTITUDE/FLIGHT LEVEL (figures)/ROUTE VIA DUE TO (reason)
Anweisungen zur Radaridentifizierung Instructions for radar identification	B: ZUR IDENTIFIZIERUNG DREHEN SIE LINKS/RECHTS AUF STEUERKURS (3 Ziffern) B: SENDEN SIE FÜR PEILUNG B: TRANSPOND (Mode, Code) B: TRANSPOND IDENT B: TRANSPOND STANDBY B: IDENTIFIZIERT (Standort)	G: FOR IDENTIFICATION TURN LEFT/ RIGHT TO HEADING (3 digits) G: TRANSMIT FOR DF G: SQUAWK (mode, code) G: SQUAWK IDENT G: SQUAWK STANDBY G: IDENTIFIED (position)
Anweisung bei Radarführung zu Staffelungszwecken Instruction for radar vectoring to establish separation	B: DREHEN SIE LINKS/RECHTS AUF STEUERKURS (3 Ziffern) ZUR RADARFÜHRUNG NACH (Ortsangabe)	G: TURN LEFT/RIGHT TO HEADING (3 digits) FOR RADAR VECTOR TO (position)
Beendigung der Radarführung Termination of radar vectoring	B: RADARFÜHRUNG BEENDET NEHMEN SIE EIGENNAVIGATION AUF, IHR STANDORT (Ortsangabe)	G: RADAR CONTROL TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION YOUR POSITION (position)
Verkehrsinformation bei Radarkontrolle Traffic information during radar control	B: UNBEKANNTES LUFTFAHRZEUG (Richtung nach Uhrzeigerstellung, Entfernung, sonst. Angaben) B: FREI VON VERKEHR	G: UNIDENTIFIED TARGET (bearing by clock reference, distance, other information) G: CLEAR OF TRAFFIC
Beendigung der CVFR-Kontrolle Termination of CVFR control	B: SIE VERLASSEN DAS CVFR-GEBIET	G: LEAVING CVFR AREA
Anweisung zum Verlassen des CVFR-Gebietes Instructions to leave the CVFR area	B: VERLASSEN SIE DAS CVFR-GEBIET (Richtung) (Begründung)	G: LEAVE THE CVFR AREA (direction) (reason)
Freigabe zum Verlassen der Frequenz Clearance to leave frequency	B: FREI ZUM VERLASSEN DER FREQUENZ	G: CLEARED TO LEAVE FREQUENCY
Anweisung zum Abschalten des Transponders Instruction to switch off transponder	B: STOP TRANSPONDER	G: STOP SQUAWK



Artikel 2

Die Bundesanstalt für Flugsicherung wird die Sechszwanzigste Durchführungsverordnung (Sprechfunkverfahren) in ihrer neuen Fassung mit neuem Datum bekanntmachen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 22.11.1984 in Kraft.

Der Präsident der
Bundesanstalt für Flugsicherung
in Vertretung

Philipp

**Bekanntmachung
der Neufassung der Sechszwanzigsten
Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Sprechfunkverfahren)
vom 19. Juli 1984**

Frankfurt a. M., den 19.07.1984
BFS/Z - I 3 a 6 - 062 1

Aufgrund des Artikels 2 der Dreizehnten Verordnung zur Änderung der Sechszwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Sprechfunkverfahren) vom 19.07.84 (BAnz.S.8301 vom 19.07.84, NfL I - 170/84) wird nachstehend der vom 22.11.1984 an geltende Wortlaut der Sechszwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Sprechfunkverfahren) vom 20. Oktober 1970 (BAnz-Nr. 212 vom 12. November 1970; NfL I - 321/70) bekanntgegeben, wie er sich aus der oben angegebenen Änderungsverordnung und den Änderungsverordnungen vom

15.06.1971 (BAnz. Nr. 122 vom 08.07.1971; NfL I - 181/71)
21.03.1972 (BAnz. Nr. 64 vom 05.04.1972; NfL I - 98/72)
16.11.1972 (BAnz. Nr. 229 vom 07.12.1972; NfL I - 339/72)
27.02.1973 (BAnz. Nr. 52 vom 15.03.1973; NfL I - 57/73)
07.06.1977 (BAnz. Nr. 124 vom 08.07.1977; NfL I - 238/77)
08.12.1977 (BAnz. Nr. 22 vom 01.02.1978; NfL I - 444/77)
28.02.1978 (BAnz. Nr. 57 vom 22.03.1978; NfL I - 77/78)
23.03.1978 (BAnz. Nr. 67 vom 08.04.1978; NfL I - 102/78)
14.06.1978 (BAnz. Nr. 116 vom 27.06.1978; NfL I - 230/78)
27.11.1978 (BAnz. Nr. 235 vom 15.12.1978; NfL I - 428/78)
17.05.1979 (BAnz. Nr. 108 vom 13.06.1979; NfL I - 161/79)
29.01.1982 (BAnz. Nr. 29 vom 12.02.1982; NfL I - 32/82)
ergibt.

Die Rechtsvorschriften sind aufgrund des § 26 a der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) erlassen worden.

NfL I - 181/71, NfL I - 98/72, NfL I - 339/72, NfL I - 57/73,
NfL I - 238/77, NfL I - 444/77, NfL I - 77/78, NfL I - 102/78,
NfL I - 230/78, NfL I - 428/78, NfL I - 161/79, NfL I 32/82,
NfL I - 170/84

werden mit Wirkung vom 22.11.1984 aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philip p

**26. Durchführungsverordnung zur
Luftverkehrs-Ordnung (Sprechfunkverfahren)
in der Fassung vom 19.07.1984**

Sprechfunkverfahren

§ 1

Art der Durchführung

Der Funkverkehr wird als Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst durchgeführt.

Beweglicher Flugfunkdienst ist ein Funkdienst zwischen Bodenfunkstellen und Luftfunkstellen oder zwischen Luftfunkstellen. Im Rahmen des beweglichen Flugfunkdienstes dürfen auch Rettungsgerätefunkstellen sowie Funkbojen, die zur Markierung der Position bei Luftnotfällen dienen, auf festgelegten Funkfrequenzen betrieben werden.

Art und Rangfolge der Meldungen

(1) Im beweglichen Flugfunkdienst sind folgende Meldungen zulässig:

1. Luftnotmeldungen,
2. Dringlichkeitsmeldungen,
3. Peilfunkmeldungen,
4. Flugsicherheitsmeldungen,
5. Wettermeldungen,
6. Flugbetriebsmeldungen,
7. Staatstelegramme.

Luftnotmeldungen sind Meldungen über Luftfahrzeuge und deren Insassen, die von schwerer und unmittelbarer Gefahr bedroht sind und sofortiger Hilfe bedürfen.

Dringlichkeitsmeldungen sind Meldungen, die die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, eines Wasserfahrzeugs, eines anderen Fahrzeugs oder einer Person betreffen.

Peilfunkmeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Peilwerten.

Flugsicherheitsmeldungen sind

- a) Meldungen, die bei der Durchführung des Flugverkehrskontrolldienstes übermittelt werden (Flugverkehrskontrollmeldungen);
- b) Standortmeldungen von Luftfahrzeugführern;
- c) Meldungen von Luftfahrzeugführern oder Luftfahrzeughaltern, die für im Fluge befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind.

Wettermeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Wetterdaten.

Flugbetriebsmeldungen sind

- a) Meldungen über Änderungen in den Flugbetriebsplänen für Luftfahrzeuge;
- b) Meldungen über die Wartung von Luftfahrzeugen;
- c) Anweisungen an Beauftragte der Luftfahrzeughalter über Änderungen der Erfordernisse für Fluggäste und Besatzung, die durch unvermeidbare Abweichungen von den Flugbetriebsplänen verursacht werden, hierbei sind Einzelerfordernisse der Fluggäste und der Besatzung nicht zugelassen;
- d) Meldungen über außerplanmäßige Landungen;
- e) Meldungen über dringend benötigte Luftfahrzeugteile und Material;
- f) Meldungen über den Betrieb oder die Wartung von Einrichtungen, die für die Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Flugbetriebs wichtig sind.

Staatstelegramme sind Meldungen, die von an Bord eines Luftfahrzeugs befindlichen Staatsoberhäuptern oder diesen gleichgestellten Personen übermittelt werden.

(2) Für die unter Absatz 1 aufgeführten Meldungen ist die angegebene Reihenfolge für die Vorrangbehandlung maßgebend.

§ 3

Sprache

(1) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst wird in englischer Sprache durchgeführt. Bei Flügen nach Sichtflugregeln und im Rollverkehr kann der Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache durchgeführt werden, sofern in der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) hierfür besondere Funkfrequenzen festgelegt worden sind.

(2) Die Bundesanstalt für Flugsicherung kann in besonderen Fällen die deutsche und die englische Sprache für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs auf den in der Ersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) sowie auf den in der Sechszwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen) der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen) festgelegten Funkfrequenzen vorüber-

gehend zulassen, sofern dadurch die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, nicht beeinträchtigt wird. Die erforderlichen Einzelheiten werden von der Bundesanstalt für Flugsicherung jeweils in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

(3) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst auf Funkfrequenzen der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen wird in deutscher Sprache durchgeführt. Er kann in englischer Sprache durchgeführt werden, sofern in der Sechsenddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen) hierfür besondere Funkfrequenzen festgelegt worden sind.

§ 4

Uhrzeit

Als Uhrzeit wird die Minutenzahl der laufenden Stunde (zweistellig) übermittelt. Wenn eine Verwechslung möglich ist, werden die Zahl der laufenden Stunde sowie die Minutenzahl (vierstellig) übermittelt.

Die Minute beginnt mit dem Anfang ihrer ersten Sekunde und endet mit der sechzigsten Sekunde. Der Beginn des Tages wird mit 0000 Uhr, das Ende des Tages mit 2400 Uhr bezeichnet.

§ 5

Buchstabieren und Übermitteln von Zahlen

Beim Buchstabieren und bei der Übermittlung von Zahlen ist nach den Anlagen 1 und 2 zu verfahren.

§ 6

Rufzeichen von Bodenfunkstellen

Das Rufzeichen einer Bodenfunkstelle setzt sich zusammen aus der Ortsbezeichnung oder dem Namen der Bodenfunkstelle und einem der nachfolgend aufgeführten Kennwörter:

1. Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in englischer Sprache (§ 3 Abs. 1 Satz 1)

- a) ... CONTROL für den Bezirkskontrolldienst ohne Radar,
- b) ... APPROACH für den Anflugkontrolldienst ohne Radar,
- c) ... RADAR für den Flugverkehrskontrolldienst mittels Rund-sichtradar,
- d) ... ARRIVAL für den Kontrolldienst bei Anflügen mittels Rundsichtradar,
- e) ... DEPARTURE für den Kontrolldienst bei Abflügen mittels Rundsichtradar,
- f) ... PRECISION für den Kontrolldienst bei Endanflügen mittels Präzisionsradar,
- g) ... TOWER für den Flugplatzkontrolldienst,
- h) ... DELIVERY für die Übermittlung von Streckenfreigaben,
- i) ... GROUND für die Bewegungslenkung auf dem Rollfeld,
- j) ... INFORMATION für den Fluginformationsdienst durch die Bundesanstalt für Flugsicherung,
- k) ... VOLMET für Fluggrundfunkdienst zur Übermittlung von Flughafenwettermeldungen und Landewettervorhersagen,
- l) ... APRON für die Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer,
- m) ... INFO für den Flugplatzinformationsdienst durch Luft-aufsichtspersonal oder Flugleiter,
- n) ... DISPATCH für die Übermittlung von Flugbetriebsmeldungen einer Luftverkehrsgesellschaft.

2. Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in deutscher Sprache (§ 3 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 Satz 1)

- a) ... TURM für den Flugplatzkontrolldienst,
- b) ... ROLLKONTROLLE für die Bewegungslenkung auf dem Rollfeld,

- c) ... INFORMATION für den Fluginformationsdienst durch die Bundesanstalt für Flugsicherung,
- d) ... START oder ...SCHULE für die Ausbildung von Luftfahrern,
- e) ... INFO für den Flugplatzinformationsdienst durch Luft-aufsichtspersonal oder Flugleiter,
- f) ... VORFELD für die Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer,
- g) ... SEGELFLUG für den Segelflugbetrieb,
- h) ... RÜCKHOLER für den Segelflugbegleit- und Rückholbetrieb,
- i) ... VERFOLGER für den Freiballonbegleit- und Rückholbetrieb,
- j) ... WETTBEWERB für Wettbewerbsveranstaltungen.

3. Von der Bundesanstalt für Flugsicherung werden im Bedarfsfall dem Verwendungszweck entsprechende zusätzliche Rufzeichen festgelegt und zugeteilt.

§ 7

Rufzeichen von Luftfunkstellen

(1) Als Rufzeichen von Luftfunkstellen sind zulässig:

- 1. die Zeichen, die dem Staatszugehörigkeitszeichen und dem Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs entsprechen,
- 2. die für das Luftfahrtunternehmen festgelegte Sprechfunkabkürzung in Verbindung mit dem Zeichen entsprechend Nr. 1,
- 3. die für das Luftverkehrsunternehmen festgelegte Sprechfunkabkürzung in Verbindung mit der Kennzeichnung des Fluges,
- 4. ein aus höchstens sieben Zeichen bestehendes Funkrufzeichen für militärische Luftfahrzeuge.

(2) Die Rufzeichen von Luftfunkstellen dürfen während des Fluges nicht geändert werden, es sei denn, die Bodenfunkstelle hat zur Vermeidung einer Verwechslung für die Dauer des Durchflugs durch ihren Zuständigkeitsbereich ausdrücklich ein anderes Rufzeichen zugewiesen.

(3) Abgekürzte Rufzeichen von Luftfunkstellen sind nur zugelassen, nachdem Funkverbindung hergestellt und eine Verwechslung nicht möglich ist. Eine Luftfunkstelle darf ihr abgekürztes Rufzeichen nur benutzen, sofern die Bodenfunkstelle das abgekürzte Rufzeichen bereits verwendet hat.

Die Rufzeichen von Luftfunkstellen werden wie folgt abgekürzt:

- 1. Das erste und die beiden letzten Zeichen des Rufzeichens, wenn ein Rufzeichen gem. Absatz 1 Nr. 1 benutzt wird;
 - 2. die für das Luftverkehrsunternehmen festgelegte Sprechfunkabkürzung in Verbindung mit den beiden letzten Zeichen des Rufzeichens, wenn ein Rufzeichen nach Absatz 1 Nr. 2 benutzt wird.
- (4) Unbeschadet der Vorschrift in Absatz 1 haben Führer von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Höchstgewicht von 136 t oder mehr bei jeder Aufnahme des Sprechfunkverkehrs mit einer Flugverkehrskontrollstelle ihrem Rufzeichen das Wort "HEAVY" anzufügen.

§ 8

Herstellung der Sprechfunkverbindung

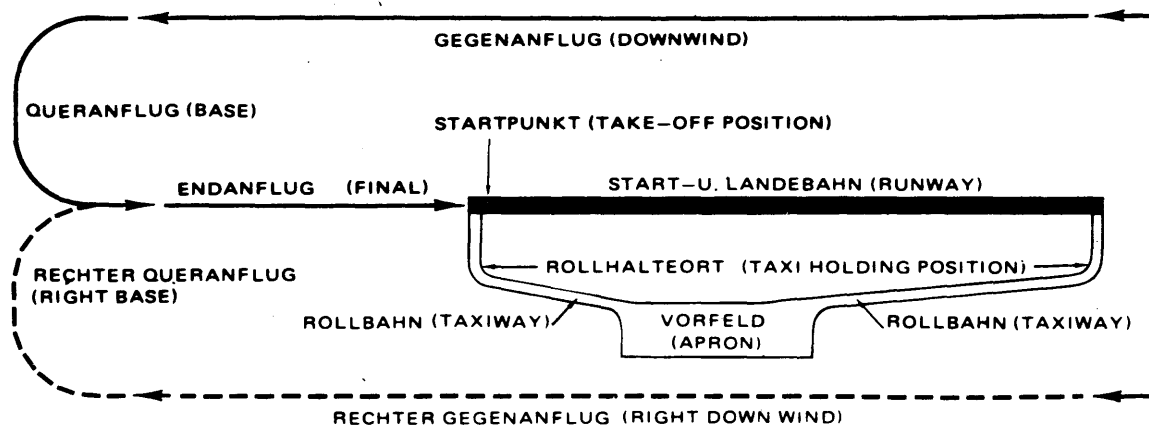
(1) Die Sprechfunkverbindung ist wie folgt herzustellen:

Einleitungsanruf

- 1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
- 2. Rufzeichen der rufenden Funkstelle;
- 3. Verfahrenssprechgruppe „KOMMEN“

Antwort:

- 1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
- 2. Rufzeichen der antwortenden Funkstelle;
- 3. Verfahrenssprechgruppe „KOMMEN“.



(2) Wenn zu erwarten ist, daß die gerufene Funkstelle den Ruf empfängt, kann eine Meldung unmittelbar im Anschluß an den Ruf vor der Aufforderung zur Antwort gesendet werden. Dieses Verfahren darf bei Flügen nach Sichtflugregeln beim ersten Anruf zur Aufnahme der Funkverbindung nicht angewendet werden.

(3) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleichzeitig mehrere Funkstellen anrufen (Mehrfachanruf). Die in einem Mehrfachanruf gerufenen Funkstellen haben den Empfang der Meldung in der von der rufenden Funkstelle benutzten Reihenfolge zu bestätigen.

(4) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleichzeitig alle Funkstellen, die auf einer Frequenz hörbereit sind, anrufen (Allgemeiner Anruf). Ein Allgemeiner Anruf beginnt mit der Sprechgruppe AN ALLE (ALL STATIONS), gefolgt von dem Rufzeichen der sendenden Funkstelle.

(5) Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist die Verfahrenssprechgruppe WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN (SAY AGAIN YOUR CALL SIGN) zu verwenden.

(6) Besteht bei einer Funkstelle Ungewißheit darüber, ob sie gerufen wurde, so ist dieser Anruf nicht zu beantworten, sondern ein weiterer klärender Anruf abzuwarten.

§ 9

Überprüfung der Funkanlagen

Wenn eine Überprüfung der Funkanlage oder die Durchführung einer Verständigungsprobe für notwendig erachtet wird, soll die Testsendung nicht länger als zehn Sekunden dauern.

Die Verständlichkeit der Testsendung wird in den folgenden Stufen gewertet:

- 1 = unverständlich (unreadable)
- 2 = nur zeitweise verständlich (readable now and then)
- 3 = schwer verständlich (readable but with difficulty)
- 4 = verständlich (readable)
- 5 = sehr gut verständlich (perfectly readable)

§ 10

Verfahrensweise im Sprechfunkverkehr

(1) Zur Erzielung einer knappen, unmißverständlichen und einheitlichen Übermittlungsform sind möglichst die in den Anlagen 3 und 4 enthaltenen Sprechgruppen zu verwenden. Hierbei ist deutlich und im Tonfall der Umgangssprache sowie mit gleichbleibendem Stimmaufwand und gleichbleibender Sprechgeschwindigkeit zu sprechen. Sachfremde und unsachliche Äußerungen sind nicht zulässig.

(2) Abkürzungen im Sprechfunkverkehr sind nicht zulässig. Das gilt nicht für im Luftverkehr allgemein gebräuchliche Abkürzungen wie z. B. ATC, FIR, IFR, RVR, VMC, VOR sowie für die Q-Gruppen QNH, QFE, QDR und QTE.

(3) Nach Herstellung der Funkverbindung können, wenn eine Verwechslung ausgeschlossen ist, das Rufzeichen der Bodenfunkstelle und einzelne Verfahrenssprechgruppen wie z. B.

KOMMEN (OVER), VERSTANDEN (ROGER)

weggelassen werden.

(4) Eine Luftfunkstelle hat den Empfang einer Meldung durch die Übermittlung des eigenen Rufzeichens zu bestätigen.

Den Empfang von Flugverkehrsfreigaben und Anweisungen, die Auswirkungen auf die Bewegung des Luftfahrzeugs haben, Anweisungen zur Schaltung von Sekundärradarmodi und -codes, Luftdruckwerten zur Höhenmessereinstellung sowie Angaben über die Betriebsstartbahn/oder -landebahn hat die Luftfunkstelle dadurch zu bestätigen, daß sie die entsprechende Meldung wörtlich wiederholt.

Den Empfang von anderen Anweisungen kann die Luftfunkstelle mit der Verfahrenssprechgruppe WIRD AUSGEFÜHRT (WILCO) bestätigen.

(5) Eine Bodenfunkstelle bestätigt den Empfang der Meldung einer Luftfunkstelle durch die Übermittlung des eigenen Rufzeichens oder durch die Übermittlung des Rufzeichens der Luftfunkstelle und der Verfahrenssprechgruppe VERSTANDEN (ROGER).

§ 11

Meldung von Flughöhen

Meldungen von Flughöhen sind entsprechend der Einstellung des Höhenmessers zu übermitteln. Demnach ist bei einer Einstellung des Höhenmessers auf den QNH-Wert die geflogene Flughöhe als Höhe über NN (altitude) und bei Verwendung der Standard-Höhenmessereinstellung die geflogene Höhe als Flugfläche (flight level) zu bezeichnen.

§ 12

Übermittlung von Sichtwerten

Die Werte für Flugsicht, Bodensicht und Landebahnsicht sind wie folgt zu übermitteln:

1. bei einer Sicht von 5 Kilometern oder weniger in Metern,
2. bei einer Sicht von mehr als 5 Kilometern, aber weniger als 10 Kilometern in Kilometern,
3. bei einer Sicht von 10 Kilometern oder mehr als eine Sicht von 10 Kilometern.

§ 13

Notverkehr

(1) Ein Notanruf soll durch die dreifache Aussendung des Notsignals MAYDAY eingeleitet und auf der benutzten Sprechfunkfrequenz oder auf der Notfrequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muß das Rufzeichen des in Not befindlichen Luftfahrzeugs enthalten.

Die dem Notanruf folgende Notmeldung soll folgende Angaben enthalten:

1. Art der Notlage
2. Absichten des Luftfahrzeugführers
3. Art der gewünschten Hilfe
4. Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe

(2) Die den Notverkehr steuernde Funkstelle kann allen im Empfangsbereich der Notmeldung liegenden oder bestimmten den Notverkehr störenden Funkstellen eine Funkstille auferlegen. Die Anordnung lautet: HALTEN SIE FUNKSTILLE – MAYDAY (STOP TRANSMITTING – MAYDAY).

(3) Wenn der Notverkehr beendet ist oder die Aufrechterhaltung der Funkstille auf einer für den Notverkehr verwendeten Frequenz nicht mehr nötig ist, hat die Funkstelle, die den Notverkehr gesteuert hat, auf derselben Frequenz folgende Meldung zu übermitteln:

NOTVERKEHR BEENDET (DISTRESS TRAFFIC ENDED).

(4) Die Benutzung der Notfrequenzen ist nur in Notfällen und bei Ausfall aller anderer Frequenzen gestattet.

§ 14

Dringlichkeitsverkehr

(1) Ein Dringlichkeitsanruf soll durch die dreifache Aussendung des Dringlichkeitssignals PANPAN eingeleitet und auf der benutzten Sprechfunkfrequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muß das Rufzeichen des die Meldung absetzenden Luftfahrzeugs enthalten.

Die dem Dringlichkeitsanruf folgende Dringlichkeitsmeldung soll folgende Angaben enthalten:

1. Art der Schwierigkeit
2. Absichten des Luftfahrzeugführers
3. Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe
4. andere, für die Hilfeleistung wichtige Informationen.

§ 15

Fluggrundfunkdienst

Der Fluggrundfunkdienst wird mittels Sprechfunk durchgeführt. Die im Fluggrundfunkdienst ausgestrahlten Informationen sind nicht an einem bestimmten Empfänger, sondern an alle Funkstellen gerichtet. Er wird auf den in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachten Funkfrequenzen zu den dort angegebenen Zeiten sowie bei Bedarf auch auf anderen Sprechfunkfrequenzen und zu anderen Sendezeiten durchgeführt.

§ 16*

Diese Verordnung tritt am 10. Dezember 1970 in Kraft.

*Diese Vorschrift betrifft das Inkrafttreten der Sechszwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Sprechfunkverfahren) in der ursprünglichen Fassung vom 20. Oktober 1970.

Buchstabiertafel Spelling Table

Aussprache des Schlüsselwortes* Pronunciation of Code Word*

Buchstabe Letter	Schlüsselwort Code Word	deutsch German	englisch English
A	Alfa	AL FA	AL FAH
B	Bravo	BRA VO	BRAH VOH
C	Charlie	TSCHAR LI oder/or SCHAR LI	CHAR LEE oder/or SHAR LEE
D	Delta	DEL TA	DELL TAH
E	Echo	E KO	ECK OH
F	Foxtrot	FOKS TROT	FOKS TROT
G	Golf	GOLF	GOLF
H	Hotel	HO TELL	HOH TELL
I	India	IN DIA	IN DEE AH
J	Juliett	DSCHU LI ETT	JEW LEE ETT
K	Kilo	KI LO	KEY LOH
L	Lima	LI MA	LEE MAH
M	Mike	MAIK	MIKE

Aussprache des Schlüsselwortes* Pronunciation of Code Word*

Buchstabe Letter	Schlüsselwort Code Word	deutsch German	englisch English
N	November	NO VEM BER	NO VEM BER
O	Oscar	OSS KAR	OSS CAH
P	Papa	PA PA	PAH PAH
Q	Quebec	KI BEK	KEH BEK
R	Romeo	RO MEO	ROW ME OH
S	Sierra	SI ER RA	SEE AIR RAH
T	Tango	TÄN GO	TANG GO
U	Uniform	JU NI FORM oder/or U NI FORM	YOU NEE FORM oder/or OO NEE FORM
V	Victor	WIK TOR	VIK TAH
W	Whiskey	OUIS KI	WISS KEY
X	X-ray	EKS REH	ECKSRAY
Y	Yankee	JÄN KI	Yang KEY
Z	Zulu	SU LU	ZOO LOO

Anlage 2 (zu § 5)

Übermittlung von Zahlen Transmission of Figures

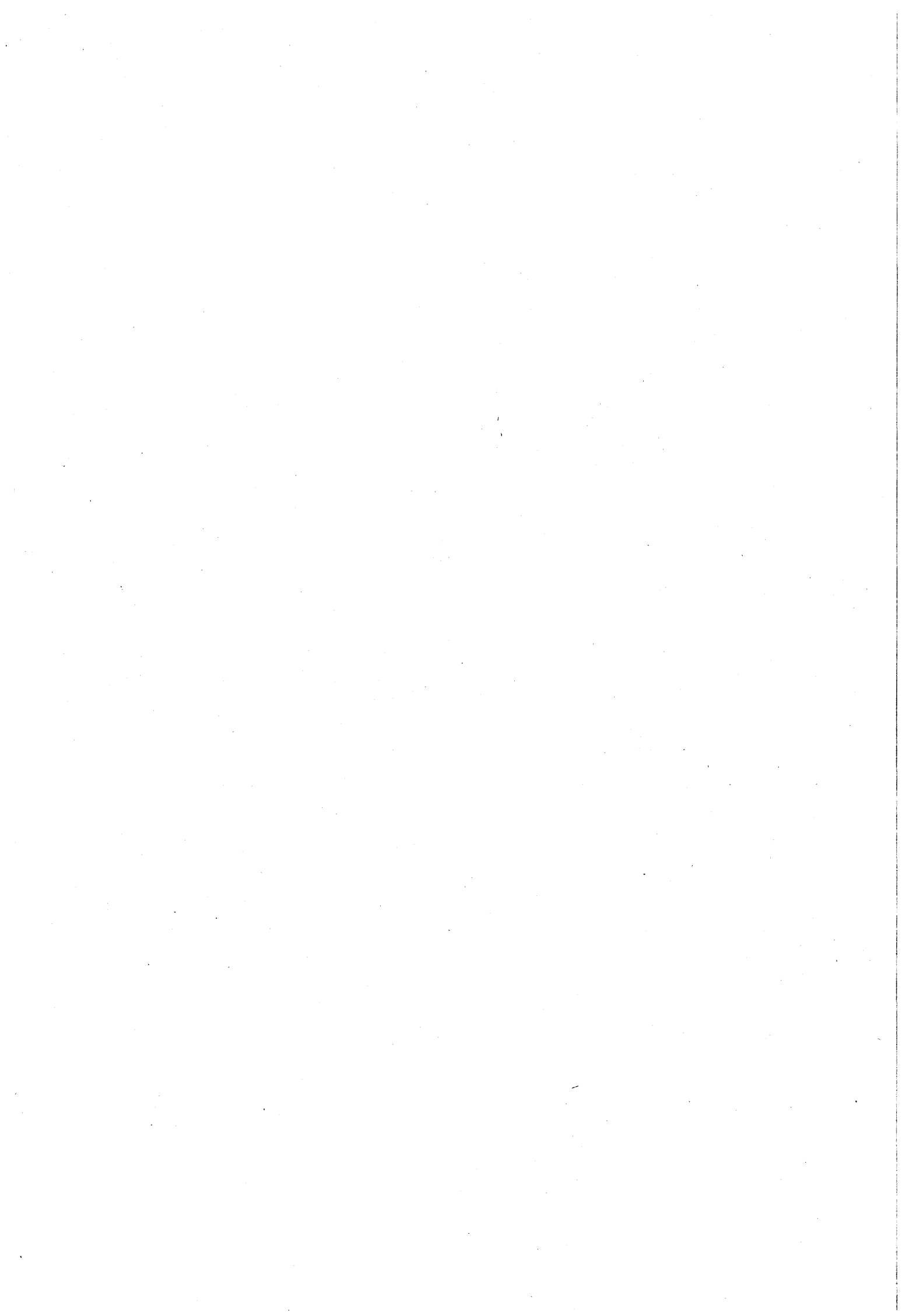
Ziffern oder Zahlenteil Figures or Part of Figure	deutsch German	zu benutzendes Wort* Word to be used*	englisch English
0	NULL		ZE RO
1	EINS		WUN
2	ZWO		TOO
3	DREI		TREE
4	FIE ER		FOW ER
5	FÜN NEFF		FIFE
6	SECHS		SIX
7	SIE BEN		SEV EN
8	ACHT		AIT
9	NEUN		NIN ER
1000	EIN TAU SEND KOM MA		WUN TOU SAND DAY SEE MAL

Bei der Übermittlung von Zahlen ist jede Ziffer einzeln auszusprechen; ausgenommen ganze Tausender, bei denen das Wort „Tausend“ zu benutzen ist.

Ausgenommen von dieser Regelung sind:

- Richtungsangaben nach Uhrzeigerstellung bei Verkehrshinweisen, die als zehn, elf, zwölf Uhr (ten, eleven, twelve o'clock) zu übermitteln sind,
- Anweisungen zum Fliegen eines Vollkreises, die in der englischen Sprache mit "make a threesixty" erteilt werden.

* Die zu betonenden Silben sind halbfett gedruckt.



Verfahrenssprechgruppen Meaning of Words and Phrases

1. Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in deutscher Sprache:

Sprechgruppe	Bedeutung
Berichtigung	“Bei der Übermittlung ist ein Fehler unterlaufen, es muß richtig heißen ...“
Bestätigen Sie	“Teilen Sie mit, daß die Meldung empfangen und verstanden wurde“
Ende	“Die Übermittlung der Meldung ist beendet. Ich erwarte keine Antwort“
Erbitte	“Ich möchte wissen/ich beantrage“
Frei	“Genehmigung, unter festgelegten Bedingungen zu verfahren“
Freigabeänderung	“Es hat sich eine Änderung gegenüber Ihrer letzten Freigabe ergeben, und diese neue Freigabe ersetzt die vorherige Freigabe oder Teile davon“
Genehmigt	“Erlaubnis für das beantragte Verfahren erteilt“
Ich wiederhole	“Ich wiederhole zur Klarstellung oder Betonung“
Kommen	“Meine Übermittlung ist beendet, und ich erwarte Ihre Antwort/Setzen Sie Ihre Meldung ab“
Melden Sie	“Geben Sie mir die folgende Information“
Monitor	“Bleiben Sie hörbereit“
Negativ	“Nein/Erlaubnis wird nicht erteilt/das ist nicht richtig“
Positiv	“Ja“
Richtig	“Das ist richtig“
Rufen Sie	“Stellen Sie Funkverbindung her mit ...“
Sprechen Sie langsamer	“Vermindern Sie Ihre Sprechgeschwindigkeit“
Trennung	“Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Teilen dieser Meldung an“ (zu benutzen, wo keine klare Unterscheidung zwischen dem Text und anderen Teilen der Meldung besteht)
Überprüfen Sie	“Überprüfen Sie und bestätigen Sie mit dem Aufgeber“
Verstanden	“Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten“
Anmerkung:	Unter keinen Umständen zu benutzen, wenn die Art der Meldung “Wiederholen Sie wörtlich“ oder “Positiv“ oder “Negativ“ als Antwort erfordern würde.
Warten	“Warten Sie, und ich werde Sie rufen“
Wiederholen Sie	“Wiederholen Sie alles oder den folgenden Teil Ihrer Meldung“
Wiederholen Sie wörtlich	“Wiederholen Sie alles oder den bezeichneten Teil dieser Meldung wörtlich“
Wie verstehen Sie mich?	“Wie ist die Verständlichkeit meiner Sendung“
Wird ausgeführt	“Ich verstehe Ihre letzte Meldung und werde entsprechend handeln“

2. For the performance of radio telephony communication in English language:

Word or phrase	Meaning
Acknowledge	“Let me know that you have received and understood this message“
Affirm	“Yes“
Approved	“Permission for proposed action granted“
Break	“I hereby indicate the separation between portions of the message!“ (To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message)
Cancel	“Cancel the previous transmitted clearance“
Check	“Examine a system or a procedure“
Cleared	“Authorized to proceed under the conditions specified“
Confirm	“Have I correctly received the following/Did you correctly receive this message“
Contact	“Establish radio contact with ...“
Correct	“That is correct“
Correction	“An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is ...“
Disregard	“Consider that transmission as not sent“
Go ahead	“Proceed with your message“

Word or phrase	Meaning
How do you read	"What is the readability of my transmission"
I say again	"I repeat for clarity or emphasis"
Monitor	"Listen out on"
Negative	"No" or "permission not granted" or "that is not correct"
Over	"My transmission is ended and I expect a response from you"
Out	"This exchange of transmission is ended and no response is expected"
Read back	"Repeat all, or the specified part of this message back to me exactly as received"
Recleared	"A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof"
Report	"Pass me the following information"
Request	"I should like to know/I wish to obtain"
Roger	"I have received all of your last transmission"
Note: Under no circumstances to be used in reply to a question requiring "Read back" or a direct answer in the affirmative (Affirm) or negative (Negative)	
Say again	"Repeat all, or the following part of your last transmission"
Speak slower	"Reduce your rate of speech"
Standby	"Wait and I will call you"
Verify	"Check and confirm with originator"
Wilco	"I understand your message and will comply with it" (Abbreviation for "will comply")

Anlage 4 (zu § 10)

Sprechgruppen Phrases

Die nachstehenden Sprechgruppen können nicht alle Situationen abdecken. Bei Bedarf sind daher zusätzliche Redewendungen, die kurz gefaßt und unmißverständlich sind, zu verwenden (s. § 10 Abs. 1).

The phrases listed below cannot cover all situations. Therefore additional phrases, which are short and cannot be misinterpreted shall be used if required (see § 10 para 1).

Soweit nachfolgend nur englische Sprechgruppen aufgeführt sind, finden diese ausschließlich für Flüge nach den Instrumentenflugregeln Anwendung.

Whenever the phrases are stated in English only, they shall exclusively apply to flights according to instrument flight rules.

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station

1. Sprechgruppen für Flüge von und zu Flugplätzen **ohne** Flugverkehrskontrollstelle
Phrases for flights from and to aerodromes **without** air traffic control unit

1.1 Rollen zwischen zwei Punkten auf einem Flugplatz Taxiing between two positions on an aerodrome	L: ROLLE VON (Standort) ZU (Zielpunkt) L: ÜBERQUERE LANDEBAHN (Bezeichnung) L: ÜBERQUERE LANDEBAHN (Bezeichnung) NACH LANDENDER/STARTENDER (Lfz.-Muster)	A: TAXIING FROM (position) TO (position) A: WILL CROSS RUNWAY (designator) A: WILL CROSS RUNWAY (designator) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type)
Rollinformation für abfliegende Luftfahrzeuge Taxi information for departing aircraft	L: (Rufzeichen, Lfz.-Muster) NACH (Zielflugplatz) ERBITTE ROLLINFORMATION B: STARTBAHN (Bezeichnung) ÜBER (Rollstrecke) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) (Verkehrshinweise)	A: (call sign, aircraft type) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI INFORMATION G: RUNWAY (designator) VIA (taxiroute), WIND (direction/velocity) (traffic information)

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L – Luftfunkstelle	B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station	G – Ground radio station
1.2 Start Take-off	B: MELDEN SIE STARTBEREIT		G: REPORT READY FOR DEPARTURE	
	L: STARTBEREIT		A: READY FOR DEPARTURE	
	L: ERBITTE RECHTSKURVE NACH DEM START		A: REQUEST RIGHT TURN AFTER AIRBORNE	
	B: RECHTSKURVE GENEHMIGT		G: RIGHT TURN APPROVED	
	L: ICH STARTE/ICH STARTE NACH LANDENDER/STARTENDER (Lfz.-Muster)		A: TAKING OFF/WILL TAKE OFF BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type)	
Information über Startzeit Information on take-off time	L: ERBITTE STARTZEIT		A: REQUEST TAKE-OFF TIME	
	B: STARTZEIT (Zeit)		G: TAKE-OFF TIME (time)	
1.3 Anflug Approach	L: (Rufzeichen Lfz.-Muster) VON (Abflugort) (Standortmeldung) ERBITTE LANDE-INFORMATION		A: (call sign aircraft type) FROM (point of departure) (position report) REQUEST LANDING INFORMATION	
	B: LANDEBAHN (Bezeichnung) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) (Verkehrshinweise)		G: RUNWAY (designator) WIND (direction/velocity) (traffic information)	
	L: ERBITTE RECHTE PLATZRUNDE/RECHTEN GEGENANFLUG/RECHTEN QUERANFLUG		A: REQUEST RIGHT TRAFFIC CIRCUIT (RIGHT DOWNWIND/RIGHT BASE)	
	B: RECHTE PLATZRUNDE/RECHTER GEGENANFLUG/RECHTER QUERANFLUG GENEHMIGT		G: RIGHT TRAFFIC CIRCUIT/RIGHT DOWNWIND/RIGHT BASE APPROVED	
Information über Landezeit Information on landing time	L: ERBITTE LANDEZEIT		A: REQUEST LANDING TIME	
	B: LANDEZEIT (Zeit)		G: LANDING TIME (time)	
1.4 Besondere Absichten des Luftfahrzeugführers Special intentions of the pilot-in-command	L: ICH STARTE DURCH		A: PULLING UP	
	L: MACHE TIEFANFLUG		A: MAKING LOW APPROACH	
	L: MACHE KURZE/LANGE LANDUNG		A: MAKING SHORT/LONG LANDING	
	L: MACHE ZIELLANDEÜBUNG		A: MAKING SPOT LANDING	
	L: FLIEGE AN ZUR BANNERAUFNAHME		A: APPROACHING FOR BANNER PICK-UP	
	L: FLIEGE AN ZUM BANNER-/SEILABWURF		A: APPROACHING TO DROP BANNER/ROPE	
	L: FLIEGE PLATZRUNDE(N)		A: FLYING TRAFFIC CIRCUIT(S)	
	L: MACHE AUFSETZ- UND DURCHSTARTÜBUNG(EN)		A: MAKING TOUCH-AND-GO LANDING(S)	
	L: VERLASSE IHRE FREQUENZ		A: LEAVING YOUR FREQUENCY	
1.5 Luftfahrzeug ohne Sendefunkgerät Aircraft without radio transmitter	B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER/DES SEITENRUDERS		G: ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS/RUDDER	
	B: BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN		G: ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS	
	B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT LANDESCHWEINWERFER		G: ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS	
1.6 Störungen Fahrwerkstörung Troubles Landing gear trouble	L: HABE STÖRUNG AM FAHRWERK		A: HAVE LANDING GEAR TROUBLE	
	B: FAHRWERK SCHEINT AUSGEFAHREN		G: LANDING GEAR APPEARS TO BE DOWN AND IN PLACE	
	B: FAHRWERK SCHEINT NICHT AUSGEFAHREN		G: LANDING GEAR APPEARS NOT TO BE IN PLACE	
	B: (Teil des Fahrwerks) IST EINGEFAHREN		G: (portion of landing gear) IS RETRACTED	
	B: (Teil des Fahrwerks) SCHEINT NICHT VOLL AUSGEFAHREN		G: (portion of landing gear) APPEARS NOT TO BE FULLY IN PLACE	
Sonstige Störungen (keine Notlage) Other troubles (no emergency situation)	B: SIE SCHEINEN TREIBSTOFF/ÖL ZU VERLIEREN		G: IT SEEMS YOU ARE LOSING FUEL/OIL	
	B: IHR LUFTFAHRZEUG HAT EINE RAUCHFAHNE		G: YOUR AIRCRAFT IS TRAILING SMOKE	
	B: IHR SCHLEPPSEIL/BANNER HAT SICH NICHT GELÖST		G: YOUR ROPE/BANNER DID NOT DETACH	

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L – Luftfunkstelle	B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station	G – Ground radio station
1.7 Verkehrsinformationen Traffic information	B: SEGELFLUG/MODELLFLUG/ FALLSCHIRMABSPRÜNGE/KUNSTFLUG (Ortsangabe)	B: (Lfz.-Muster) (Position in der Platzrunde) MACHT ABSCHLUSSLANDUNG/ DURCHSTARTÜBUNG/TIEFANFLUG/ ZIELLANDEÜBUNG	G: GLIDER FLYING/MODEL FLYING/ PARACHUTE JUMPING/ ACROBATICS (position)	G: (aircraft type) (position in traffic circuit) FOR FULL STOP LANDING/ TOUCH-AND-GO-LANDING/ LOW APPROACH/SPOT LANDING
	B: BANNER-/SEGELFLUGZEUGSCHLEPP (Ortsangabe)	B: (Lfz.-Muster/Fahrzeug/Personen) (Standort) KOMMT ENTGEGEN/KREUZT	G: BANNER/GLIDER TOWING (position)	G: (aircraft type/vehicle/persons) (position) APPROACHING HEAD ON/CROSSING
	B: (Lfz.-Muster) STARTET/LANDET AUF STARTBAHN/LANDEBAHN (Bezeichnung)	B: (Lfz.-Muster) IM ANFLUG AUS/IM ABFLUG NACH (Richtung)	G: (aircraft type) DEPARTING/LANDING ON RUNWAY (designator)	G: (aircraft type) APPROACHING FROM/ DEPARTING TO (direction)
1.8 Flugplatzzustand Aerodrome conditions	B: BAUARBEITEN BEIDERSEITS/LINKS/ RECHTS (Teil der Bewegungsfläche)	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST FEUCHT	G: CONSTRUCTION WORK BOTH SIDES/ LEFT/RIGHT (portion of movement area)	G: (portion of movement area) IS DAMP
Oberfläche weist Farbveränderungen durch Feuchtigkeit auf The surface shows a change of colour due to moisture				
Die Oberfläche ist durchtränkt, es ist jedoch kein stehendes Wasser vorhanden The surface is soaked but there is no standing water	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST NASS		G: (portion of movement area) IS WET	
Es sind Flecken mit stehendem Wasser erkennbar Patches of standing water are visible	B: WASSERPFÜTZEN AUF (Teil der Bewegungsfläche)		G: WATERPATCHES ON (portion of movement area)	
Es sind ausgedehnte Ansammlungen von stehendem Wasser erkennbar Extensive standing water is visible	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST ÜBERFLUTET		G: (portion of movement area) FLOODED	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST TROCKEN/ STELLENWEISE MIT SCHNEE/EIS BEDECKT/GLATT		G: (portion of movement area) RUNWAY DRY/PARTLY COVERED WITH SNOW/ ICE/SLIPPERY	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) GERÄUMT/ GESTREUT		G: (portion of movement area) SNOW/ICE REMOVED/SANDED	
	B: SCHNEEWÄLLE/SCHNEEWEHEN (Teil der Bewegungsfläche)		G: SNOW WALLS/DRIFTS (portion of movement area)	
	B: BREMSWIRKUNG GUT/MITTEL/ SCHLECHT		G: BRAKING ACTION GOOD/MEDIUM/ POOR	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) GESPERRT/ AUFGEWEICHT/UNEBCN		G: (portion of movement area) CLOSED/ SOFT/ROUGH	
	B: (Teil der Befehuerung) AUSGEFALLEN		G: (part of lighting system) OUT OF SERVICE	
1.9 Meteorologische Bedingungen Meteorological conditions	B: WIND (Richtung, Geschwindigkeit) KNOTEN		G: WIND (direction, velocity) KNOTS	
	B: SICHT (Ziffern) METER/KILOMETER		G: VISIBILITY (figures) METERS/ KILOMETERS	
Luftdruckwert zur Höhenmessereinstellung Pressure value for altimeter setting	B: QNH/QFE (Ziffern)		G: QNH/QFE (figures)	
1.10 Peilinformation DF information	L: ERBITTE QDM B: SENDEN SIE FÜR PEILUNG L: SENDE FÜR PEILUNG B: QDM (Peilwert) B: PEILER NICHT BETRIEBSBEREIT		A: REQUEST QDM G: TRANSMIT FOR DF A: TRANSMITTING FOR DF G: QDM (DF value) G: DF OUT OF SERVICE	

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle		A – Aircraft radio station G – Ground radio station	
1.11 Anweisungen der Bodenfunkstelle zur Abwehr anderweitig nicht abwendbarer Gefahren Instructions by the ground radio station for protection from dangers that cannot be averted otherwise	B: HALTEN SIE POSITION (Begründung) B: VERLASSEN SIE SOFORT STARTBAHN WEGEN (Begründung) B: BESCHLEUNIGEN SIE START/ROLLEN WEGEN (Begründung) B: START/LANDUNG NICHT ERLAUBT WEGEN (Begründung) B: STARTEN SIE DURCH WEGEN (Begründung)		G: HOLD POSITION (reason) G: VACATE RUNWAY IMMEDIATELY (reason) G: EXPEDITE TAKE-OFF/TAXIING (reason) G: TAKE-OFF/LANDING NOT PERMITTED (reason) G: GO AROUND (reason)	
2. Sprechgruppen für Flüge von und zu Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle sowie für Flüge nach Instrumentenflugregeln Phrases for flights from and to aerodromes with air traffic control unit as well as for flights according to instrument flight rules				
2.1 Anforderung der Erlaubnis zum Anlassen der Triebwerke To request permission to start engine	L: (Standort) ERBITTE ERLAUBNIS ZUM ANLASSEN DER TRIEBWERKE L: (Standort) ERBITTE ERLAUBNIS ZUM ANLASSEN DER TRIEBWERKE, INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe) ERHALTEN B: ANLASSEN ERLAUBT B: ANLASSEN ERLAUBT UM (Zeit) B: ERWARTEN SIE ERLAUBNIS ZUM ANLASSEN UM (Zeit) B: LASSEN SIE AN NACH EIGENEM ERMESSEN B: ERWARTEN SIE ABFLUG UM (Zeit)/ LASSEN SIE AN NACH EIGENEM ERMESSEN		A: (position) REQUEST START UP A: (position) REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS-code-letter) RECEIVED G: START UP APPROVED G: START UP AT (time) G: EXPECT START UP AT (time) G: START UP AT OWN DISCRETION G: EXPECT DEPARTURE AT (time)/ START UP AT OWN DISCRETION	
2.2 Uhrzeit und Flugplatzdaten für abfliegende Luftfahrzeuge Time check and aerodrome data for departing aircraft	L: ERBITTE UHRZEIT B: ZEIT (vier Ziffern) L: ERBITTE ABFLUGINFORMATION B: STARTBAHN (Bezeichnung) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) QNH (Ziffern) TEMPERATUR (Ziffern) GRAD/SICHT (Ziffern) METER/ KILOMETER LANDEBAHNSICHT (Ziffern) METER		A: REQUEST TIME CHECK G: TIME (four figures) A: REQUEST DEPARTURE INFORMATION G: RUNWAY (designator) WIND (direction, velocity) QNH (figures) TEMPERATURE (figures) DEGREES/VISIBILITY (figures) METERS/KILOMETERS RVR (figures) METERS	
2.3 Anforderung der Erlaubnis zum Rollen bei Flügen mit Flugplan Taxi procedures for departing aircraft with flight plan Anforderung der Erlaubnis zum Rollen bei Flügen ohne Flugplan Taxi procedures for departing aircraft without flight plan	L: (Standort) ERBITTE ROLLANWEISUNG L: (Lfl.-Muster) (Flugregeln) NACH (Bestimmungsflugplatz) (Position) ERBITTE ROLLANWEISUNG B: ROLLEN SIE ZUM HALTEPUNKT/ ROLLHALTEORT (Bezeichnung) STARTBAHN (Bezeichnung) ÜBER (Rollstrecke) B: ROLLEN SIE IN DIE ERSTE/ZWEITE EINMÜNDUNG LINKS/RECHTS B: ROLLEN SIE ÜBER (Rollstrecke) B: ROLLEN SIE ÜBER STARTBAHN (Bezeichnung) B: ROLLEN SIE ZUM VORFELD/ ABSTELLPLATZ FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT/ABSTELLPLATZ (Bezeichnung)		A: (position) REQUEST TAXI A: (aircraft type) (flight rules) TO (aerodrome of destination) (position) REQUEST TAXI G: TAXI TO HOLDING POINT/TAXI HOLDING POSITION (designator) RUNWAY (designator) VIA (routing to be followed) G: TAKE FIRST/SECOND TURN LEFT/ RIGHT G: TAXI VIA (route to be followed) G: TAXI VIA RUNWAY (designator) G: TAXI TO TERMINAL/GENERAL AVIATION AREA/STAND (designator)	

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
2.4 Rollverfahren nach der Landung Taxi procedures after landing	<p>L: ERBITTE ZURÜCKROLLEN AUF DER LANDEBAHN/STARTBAHN</p> <p>B: ZURÜCKROLLEN GENEHMIGT</p> <p>B: ROLLEN SIE AUF DER LANDEBAHN/STARTBAHN (Bezeichnung) ZURÜCK</p> <p>L: (Standort) ERBITTE ROLLANWEISUNG NACH (Zielpunkt am Flugplatz)</p> <p>B: ROLLEN SIE GERADEAUS</p> <p>B: ROLLEN SIE AN DER NÄCHSTEN EINMÜNDUNG/AM ENDE DER LANDEBAHN NACH RECHTS/LINKS</p> <p>B: ROLLEN SIE VORSICHTIG</p> <p>B: WEICHEN SIE (Beschreibung und Standort des anderen Luftfahrzeugs) AUS</p> <p>L: WEICHE (Verkehr) AUS</p> <p>L: VERKEHR (oder Luftfahrzeugmuster) IN SICHT</p> <p>B: ROLLEN SIE IN DIE HALTEBUCHT</p> <p>B: FOLGEN SIE (Beschreibung des anderen Luftfahrzeugs oder Fahrzeugs)</p> <p>B: VERLASSEN SIE DIE LANDEBAHN</p> <p>L: HABE LANDEBAHN VERLASSEN</p> <p>B: BESCHLEUNIGEN SIE ROLLEN (Begründung)</p> <p>L: BESCHLEUNIGE</p> <p>B: VORSICHT ROLLEN SIE LANGSAMER</p> <p>L: ROLLE LANGSAMER</p> <p>B: HALTEN SIE POSITION</p>	<p>A: REQUEST BACKTRACK</p> <p>G: BACKTRACK APPROVED</p> <p>G: BACKTRACK RUNWAY (designator)</p> <p>A: (position) REQUEST TAXI TO (destination on airport)</p> <p>G: TAXI STRAIGHT AHEAD</p> <p>G: TAXI RIGHT/LEFT NEXT INTERSECTION/END OF RUNWAY</p> <p>G: TAXI WITH CAUTION</p> <p>G: GIVE WAY TO (description and position of other aircraft)</p> <p>A: GIVING WAY TO (traffic)</p> <p>A: TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT</p> <p>G: TAXI INTO HOLDING BAY</p> <p>G: FOLLOW (description of other aircraft or vehicle)</p> <p>G: VACATE RUNWAY</p> <p>A: RUNWAY VACATED</p> <p>G: EXPEDITE TAXI (reason)</p> <p>A: EXPEDITING</p> <p>G: CAUTION TAXI SLOWER</p> <p>A: SLOWING DOWN</p> <p>G: HOLD POSITION</p>
Halten Holding		
Halten vor einer Start-/Landebahn nicht näher als angegeben To hold not closer to a runway than specified	<p>L: HALTE POSITION</p> <p>B: HALTEN SIE (Richtung) VON (Position)/(Landebahn)</p> <p>B: HALTEN SIE (Entfernung) VON</p> <p>L: HALTE (Position)</p>	<p>A: HOLDING POSITION</p> <p>G: HOLD (direction) OF (position)/(runway)</p> <p>G: HOLD (distance) FROM</p> <p>A: HOLDING (position)</p>
Überqueren einer Start-/Landebahn To cross a runway	<p>L: ERBITTE ERLAUBNIS ZUM ÜBERQUEREN DER START-/LANDEBAHN (Bezeichnung)</p> <p>B: ÜBERQUEREN SIE START-/LANDEBAHN (Bezeichnung) MELDEN SIE DAS VERLASSEN</p> <p>B: BESCHLEUNIGEN SIE ÜBERQUEREN DER START-/LANDEBAHN (Bezeichnung) VERKEHR (Lfd.-Muster) (Entfernung) MEILEN ENDANFLUG</p> <p>L: START-/LANDEBAHN VERLASSEN</p>	<p>A: REQUEST TO CROSS RUNWAY (designator)</p> <p>G: CROSS RUNWAY (designator) REPORT VACATED</p> <p>G: EXPEDITE CROSSING RUNWAY (designator) TRAFFIC (aircraft type) (distance) MILES FINAL</p> <p>A: RUNWAY VACATED</p>
Anmerkung: Wenn nicht anders vom Flugverkehrskontrolldienst festgelegt, beinhalten Rollanweisungen, die das Überqueren einer Start-/Landebahn erfordern, die Genehmigung, diese zu überqueren Note: Unless otherwise specified by air traffic control instructions which require crossing of a runway include permission to cross that runway		
2.5 Startvorbereitung Preparation for take-off	<p>B: ABFLUG ÜBER (Bezeichnung) NICHT MÖGLICH (Begründung)</p> <p>B: MELDEN SIE STARTBEREIT</p> <p>B: SIND SIE STARTBEREIT?</p> <p>L: STARTBEREIT</p> <p>B: SIND SIE BEREIT ZUM SOFORTSTART?</p> <p>L: BEREIT ZUM SOFORTSTART</p>	<p>G: UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons)</p> <p>G: REPORT WHEN READY FOR DEPARTURE</p> <p>G: ARE YOU READY FOR DEPARTURE?</p> <p>A: READY</p> <p>G: ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?</p> <p>A: READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE</p>

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L – Luftfunkstelle	B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station	G – Ground radio station
Anweisung auf die Startbahn zu rollen und Startfreigabe abzuwarten Clearance to enter runway and await take-off clearance	B: ROLLEN SIE ZUM STARTPUNKT B: ROLLEN SIE ZUM STARTPUNKT STARTBAHN (Bezeichnung)	B: ROLLEN SIE ZUM STARTPUNKT UND ERWARTEN SIE SOFORTSTART	G: LINE UP G: LINE UP RUNWAY (designator)	G: LINE UP AND BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE
Konditionelle Freigaben Conditional clearances	B: (Auflage) ROLLEN SIE ZUM STARTPUNKT		G: (condition) LINE UP	
Bestätigung Acknowledgement	L: (Auflage) ROLLE ZUM STARTPUNKT		A: (condition) LINING UP	
Bestätigung, daß die mit Auflagen versehene Freigabe richtig zurückgelesen wurde Confirmation or otherwise of the read back of a conditional clearance	B: FREIGABE RICHTIG		G: CLEARANCE CORRECT	
2.6 Startfreigabe Take-off clearance	B: START FREI B: START FREI MELDEN SIE ABHEBEN		G: CLEARED FOR TAKE-OFF G: CLEARED FOR TAKE-OFF REPORT AIRBORNE	
Bei Verwechslungsgefahr When there is a possibility of confusion	B: START FREI STARTBAHN (Bezeichnung)		G: CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (designator)	
Wenn der Freigabe zum Start nicht nachgekommen wurde When take-off clearance has not been complied with	B: STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE STARTBAHN		G: TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY	
Streichung einer Startfreigabe To cancel a take-off clearance	B: HALTEN SIE POSITION, STARTFREIGABE AUFGEHOBEN (Begründung) L: HALTE POSITION		G: HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF (reason) A: HOLDING	
Startabbruch in einem Notfall To stop a take-off in emergency conditions	B: SOFORT ANHALTEN (Wiederholen des Rufzeichens der Luftfunkstelle) SOFORT ANHALTEN L: HALTE AN		G: STOP IMMEDIATELY (repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY A: STOPPING	
Nach dem Start After take-off	L: ERBITTE RECHTS-/LINKSKURVE NACH DEM START B: RECHTS-/LINKSKURVE GENEHMIGT/NICHT GENEHMIGT B: ANWEISUNG FÜR RECHTS-/LINKSKURVE ERFOLGT SPÄTER B: STARTZEIT (Minuten) B: NACH PASSIEREN VON (Höhe) (Standort) (Anweisungen)		A: REQUEST RIGHT/LEFT TURN WHEN AIRBORNE G: RIGHT/LEFT TURN APPROVED/NOT APPROVED G: WILL ADVISE LATER FOR RIGHT/LEFT TURN G: AIRBORNE (minutes) G: AFTER PASSING (level) (position) (instructions)	
Zu fliegender Steuerkurs Reading to be followed	B: FLIEGEN SIE STEUERKURS (Anweisungen)		G: CONTINUE ON HEADING (instructions)	
Wenn ein bestimmter Kurs über Grund gehalten werden soll When a specific track is to be followed	B: FLIEGEN SIE KURS ÜBER GRUND (mißweisende Richtung) (Anweisungen) B: STEIGEN SIE GERADEAUS (Anweisungen)		G: TRACK (magnetic direction) (instructions) G: CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions)	
Frequenzwechsel Frequency change				
Anforderung einer Freigabe zum Verlassen einer Frequenz Request for clearance to leave a frequency	L: ERBITTE VERLASSEN DER TURMFREQUENZ L: ERBITTE FREIBAGE ZUM VERLASSEN IHRER FREQUENZ FÜR (Ziffer) MINUTE(N)		A: REQUEST TO LEAVE TOWER FREQUENCY A: REQUEST CLEARANCE TO LEAVE YOUR FREQUENCY FOR (figure) MINUTE(S)	

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
Freigaben und Anweisungen für den Frequenzwechsel Clearance and instructions for frequency change	B: FREI ZUM VERLASSEN DER TURMFREQUENZ B: BLEIBEN SIE AUF DIESER FREQUENZ BIS (Standort) FÜR (Ziffer) MINUTE(N) B: RUFEN SIE (Rufzeichen) AUF (Ziffern) B: NACH DEM START MONITOR FREQUENZ (Ziffern) (Rufzeichen)	G: CLEARED TO LEAVE TOWER FREQUENCY G: REMAIN ON THIS FREQUENCY UNTIL (position) FOR (figure) MINUTE(S) G: CONTACT (callsign) ON (figures) G: MONITOR FREQUENCY (figures) (callsign) WHEN AIRBORNE
2.7 Einflug in die Platzrunde Entering an aerodrome traffic circuit	L: (Lfz.-Muster) VFR VON (Abflugort) (Standortmeldung) ERBITTE LANDEANWEISUNG B: FLIEGEN SIE IN DEN (Teil der Platzrunde) LANDEBAHN (Bezeichnung) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) QNH/QFE (Wert) VERKEHRSINFORMATION (Einzelheiten) B: MACHEN SIE GERADEAUSANFLUG AUF LANDEBAHN (Bezeichnung) WIND (Richtung, Geschwindigkeit) QNH/QFE (Wert) VERKEHRSINFORMATION (Einzelheiten) L: ERBITTE RECHTE PLATZRUNDE L: ERBITTE GERADEAUSANFLUG L: ERBITTE DIREKTEN EINFLUG IN DEN QUERANFLUG/RECHTEN QUERANFLUG B: MACHEN SIE GERADEAUSANFLUG B: FLIEGEN SIE DIREKT IN DEN QUERANFLUG/RECHTEN QUERANFLUG	A: (aircraft type) VFR FROM (point of departure) (position report) FOR LANDING G: JOIN (part of traffic circuit) RUNWAY (designator) WIND (direction, velocity) QNH/QFE (value) TRAFFIC (details) G: MAKE STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY (designator) WIND (direction, velocity) QNH/QFE (value) TRAFFIC (details) A: REQUEST RIGHT TRAFFIC CIRCUIT A: REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH A: REQUEST DIRECT BASE/RIGHT BASE G: MAKE STRAIGHT-IN APPROACH G: JOIN DIRECT BASE/RIGHT BASE
Anforderung von Standortmeldungen Request for position reports	B: MELDEN SIE (Einzelheiten) B: MELDEN SIE (Teil der Platzrunde)	G: REPORT (details) G: REPORT (position in traffic circuit)
Anweisungen für Landefolge Instructions for landing sequence	B: LANDENUMMER (Ziffer) FOLGEN SIE (Lfz.-Muster, Standort) B: MACHEN SIE KURZEN/LANGEN ANFLUG B: MACHEN SIE LANGEN ANFLUG oder VERLÄNGERN SIE DEN GEGENANFLUG B: ANFLUG FORTSETZEN	G: NUMBER (figure) FOLLOW (aircraft type, position) G: MAKE SHORT APPROACH/LONG APPROACH G: MAKE LONG APPROACH or EXTEND DOWNWIND G: CONTINUE APPROACH
2.8 Landung Landing	B: LANDUNG FREI B: LANDUNG FREI MACHEN SIE KURZE/LANGE LANDUNG	G: CLEARED TO LAND G: MAKE SHORT/LONG LANDING
Mehrbahnenbetrieb Multiple runway operation	B: LANDUNG FREI LANDEBAHN (Bezeichnung)	G: CLEARED TO LAND RUNWAY (designator)
Besondere Verfahren Special operations	B: FREI ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN B: MACHEN SIE ABSCHLUSSLANDUNG	G: CLEARED TOUCH AND GO G: MAKE FULL STOP LANDING
Anflug entlang oder parallel zu einer Landebahn und dabei bis zu einer vorher bestimmten Mindesthöhe sinken Approach along or parallel to a runway descending to an agreed minimum level	L: ERBITTE FREIGABE ZUM TIEFANFLUG (Begründung) B: FREI ZUM TIEFANFLUG, LANDEBAHN (Bezeichnung) (Höhenbeschränkung wenn nötig) (Verfahren nach dem Tiefanflug) L: ERBITTE TIEFEN VORBEIFLUG (Begründung) B: FREI ZUM TIEFEN VORBEIFLUG, LANDEBAHN (Bezeichnung) (Höhenbeschränkung wenn nötig) (Verfahren nach dem tiefen Vorbeiflug)	A: REQUEST LOW APPROACH (reason) G: CLEARED LOW APPROACH RUNWAY (designator) (altitude restrictions if required) (go around instructions) A: REQUEST LOW PASS (reason) G: CLEARED LOW PASS RUNWAY (designator) (altitude restrictions if required) (go around instructions)

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L - Luftfunkstelle	B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station	G - Ground radio station
Sichtkontrolle durch Personen am Boden Visual inspection by persons on the ground		B: MELDEN SIE PLATZ-/LANDEBAHN-/ANFLUGBEFEUERUNG IN SICHT		G: ADVISE WHEN FIELD/RUNWAY/ APPROACH LIGHTS IN SIGHT
2.9 Verzögern von Luftfahrzeugen Delaying aircraft		B: HALTEN SIE ÜBER (Standort) BIS (Minuten) B: FLIEGEN SIE NOCH EINE PLATZRUNDE B: KREISEN SIE RECHTS/LINKS/AM GEGENWÄRTIGEN STANDORT B: MACHEN SIE VOLLKREIS RECHTS/LINKS		G: HOLD OVER (position) UNTIL (minutes) G: MAKE ANOTHER TRAFFIC CIRCUIT G: ORBIT LEFT/RIGHT/FROM PRESENT POSITION G: MAKE A THREE SIXTY LEFT/RIGHT
2.10 Fehlanflug Missed approach		B: STARTEN SIE DURCH L: STARTE DURCH		G: GO AROUND A: GOING AROUND
2.11 Störungen Fahrwerkstörung Troubles Landing gear trouble		L: HABE STÖRUNG AM FAHRWERK B: FAHRWERK SCHEINT AUSGEFAHREN B: FAHRWERK SCHEINT NICHT AUSGEFAHREN B: (Teil des Fahrwerks) IST EINGEFAHREN B: (Teil des Fahrwerks) SCHEINT NICHT VOLL AUSGEFAHREN		A: HAVE LANDING GEAR TROUBLE G: LANDING GEAR APPEARS TO BE DOWN AND IN PLACE G: LANDING GEAR APPEARS NOT TO BE IN PLACE G: (portion of landing gear) IS RETRACTED G: (portion of landing gear) APPEARS NOT TO BE FULLY IN PLACE
Sonstige Störungen (keine Notlage) Other troubles (no emergency situation)		B: SIE SCHEINEN TREIBSTOFF/ÖL ZU VERLIEREN B: IHR LUFTFAHRZEUG HAT EINE RAUCHFAHNE B: IHR SCHLEPPSEIL/BANNER HÄT SICH NICHT GELÖST		G: IT SEEMS YOU ARE LOSING FUEL/OIL G: YOUR AIRCRAFT IS TRAILING SMOKE G: YOUR ROPE/BANNER DID NOT DETACH
2.12 Luftfahrzeug ohne Sende-funkgerät Aircraft without radio transmitter		B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER/DES SEITENRUDERS B: BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN B: BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT LANDESCHLEINWERFER		G: ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS/RUDDER G: ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS G: ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS
2.13 Verkehrs-informationen Traffic information		B: SEGELFLUG/MODELLFLUG/ FALLSCHIRMABSPRÜNGE/KUNSTFLUG (Ortsangabe) B: (Lfl.-Muster) (Position in der Platzrunde) MACHT ABSCHLUSSLANDUNG/ DURCHSTARTÜBUNG/TIEFANFLUG/ ZIELLANDEÜBUNG B: BANNERSCHLEPP/ SEGELFLUGZEUGSCHLEPP (Ortsangabe) B: VERKEHRSINFORMATION (Einzelheiten) B: KEIN GEMELDETER VERKEHR L: HALTE AUSSCHAU L: KEIN SICHTKONTAKT B: UNBEKANNTES FLUGZIEL (Richtung, Entfernung und andere Informationen) B: FREI VON VERKEHR B: (Lfl.-Muster/Fahrzeug/Personen) (Standort) KOMMT ENTGEGEN/KREUZT B: (Lfl.-Muster) STARTET/LANDET AUF STARTBAHN/LANDEBAHN (Bezeichnung) B: (Lfl.-Muster) IM ANFLUG AUS/IM ABFLUG NACH (Richtung)		G: GLIDER FLYING/MODEL FLYING/ PARACHUTE JUMPING/ACROBATICS (position) G: (aircraft type) (position in traffic circuit) FOR FULL STOP LANDING/TOUCH-AND-GO-LANDING/LOW APPROACH/SPOT LANDING G: BANNER/GLIDER TOWING (position) G: TRAFFIC (details) G: NO REPORTED TRAFFIC A: LOOKING OUT A: NEGATIVE CONTACT G: UNIDENTIFIED TARGET (direction, distance and other information) G: NOW CLEAR OF TRAFFIC G: (aircraft type/vehicle/persons) (position) APPROACHING HEAD ON/CROSSING G: (aircraft type) DEPARTING/LANDING ON RUNWAY (designator) G: (aircraft type) APPROACHING FROM/ DEPARTING TO (direction)
Wirbelschleppen Wake turbulence		B: VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN		G: CAUTION WAKE TURBULENCE
Abgasstrahl Jet blast		B: VORSICHT ABGASSTRAHL		G: CAUTION JET BLAST

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle		A - Aircraft radio station G - Ground radio station	
2.14 Flugplatzzustand Aerodrome conditions	B: BAUARBEITEN BEIDERSEITS/LINKS/ RECHTS VON (Teil der Bewegungsfläche)		G: CONSTRUCTION WORK BOTH SIDES/ LEFT/RIGHT OF (portion of movement area)	
Oberfläche weist Farbveränderungen durch Feuchtigkeit auf The surface shows a change of colour due to moisture	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST FEUCHT		G: (portion of movement area) IS DAMP	
Die Oberfläche ist durchtränkt, es ist jedoch kein stehendes Wasser vorhanden The surface is soaked but there is no standing water	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST NASS		G: (portion of movement area) IS WET	
Es sind Flecken mit stehendem Wasser erkennbar Patches of standing water are visible	B: WASSERPFLÜTZEN AUF (Teil der Bewegungsfläche)		G: WATER PATCHES ON (portion of movement area)	
Es sind ausgedehnte Ansamm- lungen von stehendem Wasser erkennbar Extensive standing water is visible	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST ÜBERFLUTET		G: (portion of movement area) FLOODED	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) IST TROCKEN/ STELLENWEISE MIT SCHNEE/EIS BEDECKT/GLATT		G: (portion of movement area) DRY/PARTLY COVERED WITH SNOW/ICE/ SLIPPERY	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) GERÄUMT/ GESTREUT		G: (portion of movement area) SNOW/ICE REMOVED/SANDED	
	B: SCHNEEWÄLLE/SCHNEEWEHEN (Teil der Bewegungsfläche)		G: SNOW WALLS/DRIFTS (portion of movement area)	
	B: BREMSWIRKUNG GUT/MITTEL/ SCHLECHT		G: BRAKING ACTION GOOD/MEDIUM/ POOR	
	B: (Teil der Bewegungsfläche) GESPERRT/ AUFGEWEICHT/UNEBCN		G: (portion of movement area) CLOSED/ SOFT/ROUGH	
	B: (Teil der Befuerung) AUSGEFALLEN		G: (part of lighting system) OUT OF SERVICE	
Betriebszustand von Sicht- und anderen Anflughilfen Operational status of visual and nonvisual aids	B: (Beschreibung der Sicht- oder anderer Anflughilfen) START-/LANDEBAHN (Bezeichnung) (Beschreibung der Mängel)		G: (specify visual or nonvisual aid) RUNWAY (designator) (description of deficiency)	
	B: (Art) BELEUCHTUNG (Betriebszustand)		G: (type) LIGHTING (status)	
2.15 Meteorologische Bedingungen Meteorological conditions	B: WIND (Richtung) (Geschwindigkeit) KNOTEN		G: WIND (direction) (velocity) KNOTS	
	B: SICHT (Ziffern) METER/KILOMETER		G: VISIBILITY (figures) METERS/ KILOMETERS	
RVR information			G: RVR RUNWAY (designator) ALPHA (figures) BRAVO (figures) CHARLIE (figures)	
Luftdruckwert zur Höhenmessereinstellung Pressure value for altimeter setting	B: QNH/QFE (Ziffern)		G: QNH/QFE (figures)	
2.16 Peilinformation DF information	L: ERBITTE QDM/QDR/QTE B: SENDEN SIE FÜR PEILUNG L: SENDE FÜR PEILUNG B: QDM (Peilwert) B: PEILER NICHT BETRIEBSBEREIT		A: REQUEST QDM/QDR/QTE G: TRANSMIT FOR DF A: TRANSMITTING FOR DF G: QDM (DF value) G: DF OUT OF SERVICE	

	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
Betreff Concern	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
2.17 Issuance of IFR clearances		G: CLEARED TO G: RECLEARED (amended clearance details) G: RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) G: ENTER CONTROL AREA/ZONE VIA (significant point) AT (level) AT (time) G: LEAVE CONTROL AREA/ZONE AT (level) G: JOIN (route) AT (significant point) AT (level) AT (time) G: FROM (place) TO (place) G: TO (place) followed as necessary by: – DIRECT – VIA (route and/or reporting points) – VIA FLIGHT PLANNED ROUTE – VIA (distance) ARC (direction) OF (name of DME station) DME G: (level or route) NOT AVAILABLE DUE TO (reason) ALTERNATIVE (S)/ARE (levels or routes) ADVISE YOUR INTENTIONS
Indication of route and clearance limit		G: MAINTAIN (level) TO (significant point) G: MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point) G: MAINTAIN (level) UNTIL (time) G: MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit) G: MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED Note: the term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of "DESCEND" or "CLIMB" when instructing an aircraft to change level
Maintenance of specified levels		G: FLIGHT LEVEL (figure) G: (figure) FEET G: CLIMB/DESCEND followed as necessary by: – TO (level) – TO REACH (level) AT (time or significant point) – REPORT LEAVING/REACHING/PASSING (level) – REPORT PASSING ODD/EVEN LEVELS – AT (figure) FEET PER MINUTE MINIMUM/MAXIMUM Note: for SST aircraft only – REPORT STARTING ACCELERATION/DECELERATION
Level changes, reports and rates Remark: Level may be flight level (number) or (number) altitude		G: REQUEST LEVEL CHANGE FROM (name of unit) AT (time or significant point) G: STOP CLIMB/DESCENT AT (level) G: CONTINUE CLIMB/DESCENT TO (level) G: EXPEDITE CLIMB/DESCENT UNTIL PASSING (level)
To require action at a specific time or place		

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station
To require action when convenient		G: WHEN READY CLIMB/DESCEND TO (level) G: EXPECT CLIMB/DESCENT AT (time or significant point) A: REQUEST CLIMB/DESCENT AT (time or significant point) G: IMMEDIATELY G: AFTER PASSING (significant point) G: MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC (limitation)
To require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC		G: IF NOT POSSIBLE (alternative instructions) AND ADVISE
When there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or instruction		A: UNABLE TO COMPLY
When a pilot is unable to comply with a clearance or instruction		G: CROSS (significant point) AT/ABOVE/BELOW (level) G: CROSS (significant point) AT (time) OR LATER/BEFORE AT (level) G: CROSS (distance) (name of DME station) DME AT/ABOVE/BELOW (level)
Specification of cruising levels		A: EMERGENCY DESCENT (intentions) G: EMERGENCY DESCENT AT (significant point or location) ALL AIRCRAFT BELOW (level) WITHIN (distance) OF (significant point of navigation aid) LEAVE IMMEDIATELY (followed as necessary by specific instructions as to direction, heading or track etc.)
Emergency descent		G: EXPECT CLEARANCE AT (time)
If clearance cannot be issued immediately upon request		G: AT (time or position) DESCEND TO (level) FOR ENROUTE DELAY OF (figure) MINUTES
Enroute absorption of terminal delay		G: ARRANGE FLIGHT SO AS TO CROSS (position) AT (time) OR LATER G: CROSS (significant point) AT (time) G: ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time) G: MAINTAIN MACH (mach number) G: MAINTAIN INDICATED/TRUE AIRSPEED (figures) KNOTS
Separation instructions		G: AFTER DEPARTURE TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits) G: TURN RIGHT/LEFT HEADING (three digits) G: TRACK (three digits) TO/FROM (significant point) UNTIL (time) REACHING (fix or significant point or level) BEFORE SETTING HEADING G: SET HEADING TO/DIRECT (significant point) AT (time or significant point) G: AFTER REACHING/PASSING (level or significant point) SET HEADING TO/DIRECT (significant point) G: CLEARANCE EXPIRES AT (time)
Departure instructions		

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station
Approach instructions		<p>G: CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation)</p> <p>G: CLEARED VIA (details of route to be followed)</p> <p>G: CLEARED (type of approach) RUNWAY (designator)</p> <p>G: COMMENCE APPROACH AT (time)</p> <p>A: REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH</p> <p>G: CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY (designator)</p> <p>G: REPORT RUNWAY/LIGHTS IN SIGHT</p> <p>A: REQUEST VISUAL APPROACH</p> <p>G: CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (designator)</p> <p>G: REPORT (significant point) OUTBOUND/ INBOUND</p> <p>A: REQUEST VMC DESCENT</p> <p>G: MAINTAIN OWN SEPARATION</p> <p>G: MAINTAIN VMC</p> <p>G: ARE YOU FAMILIAR WITH (type of approach procedure)</p>
Holding instructions visual		<p>G: HOLD VISUAL OVER (position)/ BETWEEN (two prominent landmarks)</p>
Published holding procedure over a facility or fix		<p>G: HOLD AT (significant point or name of facility or fix) (level) EXPECT APPROACH/FURTHER CLEARANCE AT (time)</p>
When pilot requires an oral description of holding procedure based on a facility (VOR or NDB)		<p>A: REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS</p> <p>G: HOLD AT (name of facility) (identification and frequency, if necessary) (level) INBOUND TRACK (3 digits) RIGHT/ LEFT HAND PATTERN OUTBOUND TIME (figure) MINUTE(S) (additional instructions, if necessary)</p> <p>G: HOLD ON THE (3 digits) RADIAL OF THE (name) VOR (identification and frequency, if necessary) AT (distance) DME/BETWEEN (distance) AND (distance) DME (level) INBOUND TRACK (3 digits) RIGHT/LEFT HAND PATTERN (additional instructions, if necessary)</p>
Expected approach time		<p>G: NO DELAY EXPECTED</p> <p>G: EXPECTED APPROACH TIME (time)</p> <p>G: REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time)</p> <p>G: DELAY NOT DETERMINED (reason)</p>
Transfer of control and/or frequency change		<p>G: CONTACT (call sign) ON (frequency)</p> <p>G: AT/OVER (time or place) CONTACT (call sign) ON (frequency)</p> <p>G: IF NO CONTACT (instructions)</p> <p>G: STANDBY ON (frequency) FOR (call sign)</p> <p>A: REQUEST CHANGE TO (frequency)</p> <p>G: FREQUENCY CHANGE APPROVED</p> <p>G: MONITOR (call sign) ON (frequency)</p> <p>A: MONITORING (frequency)</p> <p>G: REMAIN ON THIS FREQUENCY</p>
Note: an aircraft may be requested to "standby" on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications and to "monitor" a frequency when information is being broadcast thereon		

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
2.18 Radar		G: REPORT HEADING/FLIGHT LEVEL/ ALTITUDE
Identification of aircraft		G: FOR IDENTIFICATION TURN LEFT/ RIGHT HEADING (3 digits) G: TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING G: IDENTIFIED (position) G: NOT IDENTIFIED RESUME/ CONTINUE OWN NAVIGATION
Position reporting To omit position reports when under radar control		G: OMIT POSITION REPORTS (specify the duration) G: NEXT REPORT AT (significant point) G: REPORT(S) REQUIRED ONLY AT (location(s)) G: RESUME POSITION REPORTING
Provision of service		G: RADAR CONTROL TERMINATED DUE TO (reason) G: RADAR SERVICE TERMINATED (instructions) G: RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions) G: (manoeuvre) OBSERVED IDENTIFIED POSITION (position of aircraft) (instructions) G: WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information) G: IDENTIFICATION LOST (reasons and if necessary instructions)
Communications		G: IF RADIO CONTACT LOST (instructions) G: IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (figure) MINUTES/SECONDS (instructions)
If loss of communications suspected		G: REPLY NOT RECEIVED (instructions) G: IF YOU READ (instructions) G: (manoeuvre) OBSERVED POSITION (position of aircraft) WILL CONTINUE TO PASS INSTRUCTIONS G: LEAVE (significant point) HEADING (3 digits) AT (time) G: CONTINUE HEADING (3 digits) G: CONTINUE PRESENT HEADING G: FLY HEADING (3 digits) G: TURN LEFT/RIGHT (figures) DEGREES/HEADING (3 digits) G: MAKE A THREE SIXTY LEFT/RIGHT (reason) G: ORBIT LEFT/RIGHT (reason)
For avoiding action		G: TURN LEFT/RIGHT IMMEDIATELY (figure) DEGREES/HEADING (3 digits) TO AVOID UNIDENTIFIED TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance)

	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
Betreff Concern	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
In case of unreliable directional instruments on board of aircraft		<p>G: STOP TURN HEADING (3 digits)</p> <p>G: MAKE ALL TURNS RATE ONE/RATE HALF/(figures) DEGREES PER SECOND EXECUTE INSTRUCTIONS IMMEDIATELY UPON RECEIPT</p> <p>G: TURN LEFT/RIGHT NOW</p> <p>G: STOP TURN NOW</p> <p>Note: when it is necessary to specify a reason for the above manoeuvres, the following phraseologies should be used:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FOR TRAFFIC - FOR SPACING - FOR DELAYING ACTION - FOR DOWNWIND/BASE/FINAL
Position		G: POSITION (distance) (direction) OF (significant point) OVER/ABEAM (significant point)
Speed		<p>A: SPEED (figures) KNOTS</p> <p>G: REPORT INDICATED/TRUE AIR SPEED/MACH NUMBER</p> <p>G: MAINTAIN (figures) KNOTS UNTIL (location)</p> <p>G: MAINTAIN PRESENT SPEED</p> <p>G: INCREASE/REDUCE SPEED TO (figures) KNOTS</p> <p>G: INCREASE/REDUCE SPEED BY (figures) KNOTS</p> <p>G: RESUME NORMAL SPEED</p> <p>G: REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED</p> <p>G: NO SPEED RESTRICTIONS</p>
Traffic information		<p>G: TRAFFIC (figure) O'CLOCK (distance) (direction of flight) (any other pertinent information)</p> <ul style="list-style-type: none"> - UNKNOWN - SLOW MOVING - FAST MOVING - CLOSING - OPPOSITE/SAME DIRECTION - OVERTAKING - CROSSING LEFT TO RIGHT/RIGHT TO LEFT - TYPE - LEVEL - CLIMBING/DESCENDING <p style="text-align: right;">} if known</p>
To request avoiding action		A: REQUEST VECTORS
When passing unknown traffic		G: CLEAR OF TRAFFIC (appropriate instructions)
2.19 Secondary radar phraseologies		
To request the capability of the SSR equipment		<p>G: ADVISE TYPE OF TRANSPONDER</p> <p>A: TRANSPONDER TWO/FOUR/CHARLIE (as shown in the flight plan)</p> <p>A: NEGATIVE TRANSPONDER</p>
To instruct setting of transponder		G: FOR DEPARTURE SQUAWK (code)
Note: in an area where 64 codes and 4096 codes are used simultaneously, all codes shall be expressed in four figures		G: SQUAWK (code)
To request the pilot to reselect his assigned mode and code		<p>G: RECYCLE (mode, code)</p> <p>A: RECYCLING (mode, code)</p>

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle	A - Aircraft radio station G - Ground radio station
To request the pilot to confirm the mode selected on his transponder		G: CONFIRM SQUAWK A: SQUAWKING (mode, code)
To request the operation of the SPI feature		G: SQUAWK IDENT G: SQUAWK LOW G: SQUAWK NORMAL G: SQUAWK STANDBY
To request temporary suspension of transponder operation		G: SQUAWK MAYDAY
To request emergency code		G: STOP SQUAWK
To request termination of transponder operation		G: SQUAWK CHARLIE
To request transmission of pressure altitude		G: CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL
To request pressure setting check and confirmation of level		G: STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION
To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation		G: VERIFY (level)
To request altitude check		
2.20 Phraseologies for use with surveillance radar Provision of service		G: VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (designator) G: VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (designator) G: VECTORING FOR (positioning in the circuit) G: VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (designator) G: (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE TO (reason) (alternative instructions) G: APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN G: THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (designator) TERMINATING AT MISSED APPROACH POINT (location) OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE/ HEIGHT (figure) FEET CHECK YOUR MINIMA G: PASSING MISSED APPROACH POINT G: IN CASE OF GO AROUND (instructions) G: YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point) TOUCHDOWN G: REPORT ESTABLISHED ON ILS/ LOCALIZER/GLIDE PATH G: CLOSING FROM LEFT/RIGHT G: REPORT ESTABLISHED G: INTERCEPT (radio aid) G: TURN LEFT/RIGHT HEADING (3 digits) TO INTERCEPT G: EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or aid) (reason)
Instructions and information		

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases	englische Sprechgruppen English Phrases
	L – Luftfunkstelle B – Bodenfunkstelle	A – Aircraft radio station G – Ground radio station
In case of SRE approach		G: THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (aid) (reason) G: TAKING YOU THROUGH (aid) (reason) G: HEADING IS GOOD
Elevation		G: (figure) MILES FROM TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW G: COMMENCE DESCENT NOW TO MAINTAIN A (figure) DEGREE GLIDE PATH G: (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE (figures)
Position		G: REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH G: (distance) FROM TOUCHDOWN G: CHECK GEAR G: CHECK OCA/OCH G: OVER THRESHOLD G: REPORT VISUAL
Completion of approach		G: REPORT RUNWAY LIGHTS/FIELD IN SIGHT G: APPROACH COMPLETED CONTACT (call sign)
Missed approach procedure		G: CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND (missed approach instructions) G: GO AROUND IMMEDIATELY (missed approach instructions) (reason) G: ARE YOU GOING AROUND? G: IF GOING AROUND (appropriate instructions) A: GOING AROUND
2.21 Wechsel der Flugregeln von IFR nach VFR Change of flight rules from IFR to VFR Anmerkung: Hiermit wird der IFR-Teil des Flugplans aufgehoben, der Flugplan besteht weiterhin, Landemeldung erforderlich Note: herewith only the IFR portion of the flight plan cancelled, the flight plan still active, report of arrival required		A: REQUEST TO CANCEL IFR G: IFR CANCELLED AT (time) A: CANCELLING IFR
Aufhebung des Flugplans Closing the flight plan Anmerkung: Der Flugplan ist aufgehoben, Landemeldung nicht erforderlich Note: flight plan is closed, report of arrival not required	L: ERBITTE AUFHEBUNG MEINES FLUGPLANS B: FLUGPLAN AUFGEHOBEN UM (Zeit)	A: REQUEST TO CLOSE MY FLIGHT PLAN G: FLIGHT PLAN CLOSED AT (time)
3. Sprechgruppen für kontrollierte Sichtflüge (CVFR) Phrases for controlled VFR flights (CVFR)		
Anforderung einer Freigabe zum Durchflug durch ein CVFR-Gebiet Clearance request to cross a CVFR area	L: (Lfz.-Muster) (Standortmeldung) ERBITTE FREIGABE ZUM DURCHFLUG DURCH DAS CVFR-GEBIET (Bezeichnung) VIA (Strecke)	A: (type of aircraft) (position report) REQUEST CLEARANCE TO CROSS THE CVFR AREA (designator) VIA (routing)

Betreff Concern	deutsche Sprechgruppen German Phrases		englische Sprechgruppen English Phrases	
	L - Luftfunkstelle B - Bodenfunkstelle		A - Aircraft radio station G - Ground radio station	
CVFR-Freigabe CVFR clearance	B: FREI ZUM DURCHFLUG DURCH DAS CVFR-GEBIET (Bezeichnung) VIA (Strecke) IN (Flughöhe)		G: CLEARED TO CROSS THE CVFR AREA (designator) VIA (route) AT (level)	
Beginn der CVFR-Kontrolle Beginning of CVFR control	B: SIE FLIEGEN IN DAS CVFR-GEBIET EIN		G: ENTERING CVFR AREA	
Streckenweisung Route instruction	B: FLIEGEN SIE AUF RADIAL (3 Ziffern) VON (Kennung der VOR) BIS (Ortsangabe)		G: PROCEED ON RADIAL (3 digits) OF (identification of VOR) TO (location)	
Höhenweisung Level instruction	B: HALTEN SIE FLUGHÖHE/FLUGFLÄCHE (Ziffern) B: ÜBERFLIEGEN SIE (Standort) IN (Flughöhe) B: ÜBERFLIEGEN SIE (Standort) IN (Flughöhe) ODER HÖHER/NIEDRIGER B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF (Flughöhe) B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF (Flughöhe) NACH ÜBERFLIEGEN VON (Standort) B: MELDEN SIE DAS VERLASSEN/ DURCHFLIEGEN/ERREICHEN VON (Flughöhe)		G: MAINTAIN ALTITUDE/FLIGHT LEVEL (figures) G: CROSS (position) AT (level) G: CROSS (position) AT (level) OR ABOVE/ BELOW G: CLIMB/DESCEND TO (level) G: CLIMB/DESCEND TO (level) AFTER PASSING (position) G: REPORT LEAVING/PASSING/ REACHING (level)	
Halteanweisung Holding instruction	B: HALTEN SIE ÜBER (Standort) ERWARTEN SIE FREIGABE UM (Zeit)/IN (Minuten)		G: HOLD OVER (position) EXPECT CLEARANCE AT (time)/IN (minutes)	
Anforderung einer geänderten Freigabe (z.B. wegen des Wetters) Request for revised clearance (e.g. due to weather)	L: ERBITTE FLUGHÖHE/FLUGFLÄCHE (Ziffern)/STRECKE WEGEN (Begründung)		A: REQUEST ALTITUDE/FLIGHT LEVEL (figures)/ROUTE VIA DUE TO (reason)	
Anweisungen zur Radaridentifizierung Instructions for radar identification	B: ZUR IDENTIFIZIERUNG DREHEN SIE LINKS/RECHTS AUF STEUERKURS (3 Ziffern) B: SENDEN SIE FÜR PEILUNG B: TRANSPOND (Mode, Code) B: TRANSPOND IDENT B: TRANSPOND STANDBY B: IDENTIFIZIERT (Standort)		G: FOR IDENTIFICATION TURN LEFT/ RIGHT TO HEADING (3 digits) G: TRANSMIT FOR DF G: SQUAWK (mode, code) G: SQUAWK IDENT G: SQUAWK STANDBY G: IDENTIFIED (position)	
Anweisung bei Radarführung zu Staffelungszwecken Instruction for radar vectoring to establish separation	B: DREHEN SIE LINKS/RECHTS AUF STEUERKURS (3 Ziffern) ZUR RADARFÜHRUNG NACH (Ortsangabe)		G: TURN LEFT/RIGHT TO HEADING (3 digits) FOR RADAR VECTOR TO (position)	
Beendigung der Radarführung Termination of radar vectoring	B: RADARFÜHRUNG BEENDET NEHMEN SIE EIGENNAVIGATION AUF, IHR STANDORT (Ortsangabe)		G: RADAR CONTROL TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION YOUR POSITION (position)	
Verkehrsinformation bei Radarkontrolle Traffic information during radar control	B: UNBEKANNTES LUFTFAHRZEUG (Richtung nach Uhrzeigerstellung, Entfernung, sonst. Angaben) B: FREI VON VERKEHR		G: UNIDENTIFIED TARGET (bearing by clock reference, distance, other information) G: CLEAR OF TRAFFIC	
Beendigung der CVFR-Kontrolle Termination of CVFR control	B: SIE VERLASSEN DAS CVFR-GEBIET		G: LEAVING CVFR AREA	
Anweisung zum Verlassen des CVFR-Gebietes Instructions to leave the CVFR area	B: VERLASSEN SIE DAS CVFR-GEBIET (Richtung) (Begründung)		G: LEAVE THE CVFR AREA (direction) (reason)	
Freigabe zum Verlassen der Frequenz Clearance to leave frequency	B: FREI ZUM VERLASSEN DER FREQUENZ		G: CLEARED TO LEAVE FREQUENCY	
Anweisung zum Abschalten des Transponders Instruction to switch off transponder	B: STOP TRANSPONDER		G: STOP SQUAWK	

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 16. August 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 172/84	Einführung eines treibstoffsparenden und lärmindernden ILS-Anflugverfahrens 218
I – 173/84	Neufassung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg 218
I – 174/84	Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst und Funkrufzeichen 219
I – 175/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (ED-R 61 A) 219
I – 176/84	Regelung des Flugbetriebs auf dem Segelfluggelände Königsdorf 219
I – 177/84	Ergänzung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes und Segelfluggeländes Neumünster 220

Inhaltsangabe der NfL II 59/84 vom 16. August 1984

- II – 59/84 Verzeichnis der nach der VO über Luftfahrtpersonal anerkannten fliegerischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes und der Länder

Inhaltsangabe der NfL II 60/84 vom 16. August 1984

- II – 60/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 61/84 vom 16. August 1984

- II – 61/84 Bekanntmachung zu § 11 b der 1. DVO LuftBO für Luftfahrtgerät und § 2 a der 3. DVO LuftBO für Luftfahrtgerät (Navigatorische Mindestanforderungen für Flüge über den Nordatlantik)

Einführung eines treibstoffsparenden und lärmindernden ILS-Anflugverfahrens

Frankfurt a.M., den 26.07.84
BFS/Z - I 1/I 3: 062

1. Allgemeines

Zur Einsparung von Treibstoff und zur Minderung des Fluglärms in der Anflugphase wird das nachfolgend beschriebene Anflugverfahren eingeführt. Es wird als Continuous Descent Approach (CDA) bezeichnet. Es steht auf Anforderung durch den Luftfahrzeugführer zur Verfügung oder wird vom Lotsen angeboten.

2. Verfahren

2.1 Die Luftfahrzeuge werden von der Anflugkontrollstelle mittels Radar geführt und für einen kontinuierlichen Sinkflug zu der Zwischenanflughöhe so freigegeben, daß diese auf dem Landekurs ca. 8 NM vor dem Aufsetzpunkt erreicht wird. Es wird davon ausgegangen, daß der kontinuierliche Sinkflug mit einer Rate von 300 ft/NM (Sinkwinkel ca. 3°) bis hinunter zur freigegebenen Höhe durchgeführt wird.

Müssen aus bestimmten Gründen (z. B. Staffelung, Luftraumstruktur, Hindernisse) anfänglich Höhen zugewiesen werden, die über der Zwischenanflughöhe liegen, werden diese Beschränkungen so frühzeitig aufgehoben, daß der kontinuierliche Sinkflug mit 300 ft/NM nicht unterbrochen werden muß.

Nach Erreichen der Zwischenanflughöhe steht etwa eine NM zum Erfliegen des Gleitweges im Horizontalflug zur Verfügung. Dieses Zwischenanflugsegment dient zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Angaben über die Entfernung vom Aufsetzpunkt werden mit der Freigabe zum Sinkflug sowie in der Regel bei 20, 15 und 10 NM vom Aufsetzpunkt an den Luftfahrzeugführer übermittelt. Dadurch soll der Luftfahrzeugführer in die Lage versetzt werden, nötige Korrekturen an der Sinkrate vorzunehmen.

2.2 Ergeben sich Verkehrssituationen, in denen der CDA nicht durchgeführt werden kann (z. B. Anflüge von Luftfahrzeugen mit unterschiedlichen Leistungsdaten), werden die Luftfahrzeugführer durch den Hinweis NO CDA POSSIBLE unterrichtet. In diesem Fall sind nur Anflüge nach den bisherigen Verfahren möglich.

3. Es wird erwartet, daß die Luftfahrzeugführer im Rahmen des CDA weiterhin die zur Lärminderung in der Umgebung von Flughäfen empfohlenen Anflugtechniken anwenden (vgl. Bekanntmachung über lärmindernde Ab- und Anflugverfahren in der Bundesrepublik Deutschland NfL I - 308/75 vom 09.10.1975).

4. Das CDA-Verfahren findet an folgenden Verkehrsflughäfen statt:

Stuttgart,	Landebahn 26	(Zwischenanflughöhe 3500)
Nürnberg,	Landebahn 10	(Zwischenanflughöhe 3000)
	Landebahn 28	(Zwischenanflughöhe 3600)
München,	Landebahn 25	(Zwischenanflughöhe 4000)
	Landebahn 07	(Zwischenanflughöhe 4000)

Diese Bekanntmachung tritt am 27. September 1984 in Kraft. Gleichzeitig werden die Bekanntmachungen vom 19. Januar 1982 (NfL I - 20/82 vom 04. Februar 1982) und vom 17. Februar 1982 (NfL I - 39/82 vom 04. März 1982) aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

Neufassung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Hamburg, den 20.07.84
-VT 41/764.530-3/3 -

Aufgrund von Änderungen bei den Bahnbezeichnungen, bei der Benutzbarkeit von Rollwegen für Starts und Landungen von Kleinflugzeugen und bei den Telefonanschlüssen des Flughafens sind die örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg wie folgt neu gefaßt worden:

1. Von 2200 bis 0500 (2100 bis 0400) dürfen Luftfahrzeuge weder starten noch landen.

1.1 Dies gilt nicht für Luftfahrzeuge,

- a) die nachweisbar aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Hamburg als Ausweich- oder Notflughafen benutzen,
- b) die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringenden polizeilichen Einsatz befinden,
- c) die - nach näherer Bestimmung durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft - im Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost eingesetzt sind.

1.2 Bei Flügen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Bedarfsverkehr, deren planmäßige bzw. regelmäßige Ankunfts- oder Abflugzeit vor 2200 (2100) liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidlicher Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen als erteilt

- a) bis 2300 (2200) für Landungen.
- b) bis 2300 (2200) für Starts von Luftfahrzeugen, die nachweislich den Lärmgrenzwerten nach Anhang 16 zum ICAO-Abkommen entsprechen,
- c) bis 2230 (2130) für Starts von anderen Luftfahrzeugen.

1.3 Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft kann im Einzelfall darüber hinaus insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind spätestens bis 2130 (2030) bei der Außenstelle der Behörde auf dem Flughafen Hamburg, Tel.: (040) 508 2348 zu stellen.

1.4 Die vom Flugverkehrskontrolldienst erteilte Flugverkehrsfreigabe beinhaltet nicht die nach Ziffer 1.3 erforderliche Ausnahmegenehmigung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft.

2. Für die Benutzung der RWYs gelten folgende Bestimmungen:

2.1 Schubumkehr darf nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist; die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird von der Regelung nicht erfaßt.

2.2 Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200 t ist RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse dazu zwingen.

2.3 Von 0600 bis 2100 (0500 bis 2000):

- a) Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse dazu zwingen.

b) Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse dazu zwingen.

2.4 von 2100 bis 0600 (2000 bis 0500):

a) Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse dazu zwingen.

b) Für Landungen ist RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von 2.4 a) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

2.5 Weitere Ausnahmen von den Regelungen unter 2.3 und 2.4 kann der Flugplatzkontrolldienst im Einvernehmen mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft zulassen.

3. Wegen der möglichen Gefährdungen durch Luftturbulenzen im Anflugsektor 23, insbesondere durch Großraumflugzeuge, ist beim Anflug ein Unterschreiten des Gleitweges bis zum Haupteinflugzeichen zu vermeiden.

4. Wiederholte Anflüge zu Übungszwecken bedürfen der Genehmigung durch die Luftaufsichtsstelle der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft, Tel.: (040) 508 2599/2600; sie sind nur an Werktagen zulässig und auf folgende Zeiten beschränkt:

Mon – Fri 0700 – 1700 (0600 – 1600) Sat 0700 – 1300 (0600 – 1200)

5. Der Flugplatzkontrolldienst kann für Luftfahrzeuge bis 5,7 t Startgewicht die Genehmigung erteilen, bei Tag und unter Beachtung der nachstehend angegebenen Beschränkungen folgende Rollbahnabschnitte für Starts und Landungen zu benutzen:

TWY	TORA	Beschränkungen
B/C (–/31) zwischen Vorfeld und TWY F	700 m	*

* Nur Starts in Richtung 31; nach Start bei Erreichen von RWY 33 auf Kurs 334° eindreihen.

6. TWY R und die Fläche vor den Abstellpositionen 1 bis 3 sind für alle Flugzeuge, die der Gewichtsklasse "Heavy" angehören, gesperrt. TWY R und Position 50 können vom TWR nicht eingesehen werden.

7. Vor Vogelschwärmen auf dem Flughafen wird gewarnt.

Anmerkung: Die in Klammern genannten Zeiten gelten während der gesetzlichen Sommerzeit.

Die Neufassung tritt mit ihrer Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch Deutschland am 02. August 1984 in Kraft. Gleichzeitig wird das NfL I – 367/78 aufgehoben.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr
und Landwirtschaft
Im Auftrag

von Borstel

I – 174/84

Abkürzungen für den Flugfernmeldedienst und Funkrufzeichen

Frankfurt a. M., den 27.07.84
BFS/Z–15a2-Az.: 181 52/8585

Mit sofortiger Wirkung wird folgende Abkürzung und nachstehendes Funkrufzeichen zugeteilt:

Flugdienst Pegasus, Mannheim AP AIR PEGASUS

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

I – 175/84

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (ED-R 61 A) vom 12. Juli 1984

Bonn, den 12.07.84
L16/60.05.04/176 FS 84

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzblatt I S. 2117) wird vorübergehend folgendes Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
49 05 30 N 12 13 20 O – 49 05 10 N 12 19 30 O –
48 50 00 N 12 17 40 O – 48 50 20 N 12 11 30 O –
49 05 30 N 12 13 20 O

gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal von Grund bis 1402 m (4600 Fuß) über NN.

2. Zeitliche Wirksamkeit:

vom 01.10.1984 bis 21.12.1984, ausgenommen den 02.11.1984, jeweils montags bis freitags von 0900 Uhr bis 1200 Uhr und von 1330 Uhr bis 1700 Uhr MEZ mit Ausnahme der gesetzlichen Feiertage.

3. Flugbeschränkungen:

Zivile Luftfahrzeuge

a) Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung – fernmündlich oder über Sprechfunk – durch die Flugberatungsstellen oder die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen (Fluginformationsdienst) zulässig.

b) Durchflüge gelten in den Zeiten als genehmigt, die durch NOTAM Class I bekanntgegeben werden.

Luftfahrzeuge der Bundeswehr und der verbündeten Streitkräfte: Durchflug zulässig auf der Grundlage einer Koordinationsvereinbarung zwischen dem Bundesminister der Verteidigung und der Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, Manching.

Zu widerhandlungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes gehandelt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Liedhegener

I – 176/84

Regelung des Flugbetriebs auf dem Segelfluggelände Königsdorf

München, den 26.07.84
315–3721.5.18–5/84

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Königsdorf folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Die in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlichte Sichtanflugkarte ist Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

1.2 Die Koordinierung des Flugbetriebs obliegt dem Flugleiter, dessen Anweisungen gem. § 22 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO zu befolgen sind.

1.3 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2. Segelflugbetrieb

2.1 Platzrunde

2.1.1 Die Platzrunde für Segelflugzeuge liegt südlich der Start- und -Landebahn.

2.1.2 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 (2650 ft/800 m MSL) zu beginnen.

2.1.3 Bei Anflügen zur Landebahn 28 sind an der östlichen Position Rechtskreise, bei Anflügen zur Landebahn 10 sind an der westlichen Position Linkskreise zu fliegen.

2.2 Windenbetrieb

2.2.1 Windenbetrieb und sonstiger Betrieb sind aufeinander abzustimmen.

2.2.2 Bei Windenbetrieb sind während des Schleppvorgangs und während der Seilrückholung Starts und Landungen anderer Luftfahrzeuge untersagt. Während des Start- und Landevorgangs anderer Luftfahrzeuge wiederum sind Windenstarts und Seilrückholung untersagt.

2.3 Flugzeugschleppbetrieb

2.3.1 Die beigelegte zeichnerische Darstellung der FS-Schlepprouten und Lärmschutzzonen ist Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

2.3.2 Schleppflüge dürfen nur in den in dieser Darstellung festgelegten Schleppräumen (Abflugrouten Südwest und Südost) durchgeführt werden.

2.3.3 Die Mitnahme von Personen an Bord des Schleppflugzeuges, ausgenommen einer Person, die zum Erwerb der Schleppberechtigung eingewiesen wird, ist bei der Durchführung von Schleppflügen verboten.

2.3.4 An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen sind Schleppflüge wie folgt untersagt:

- in Startrichtung 10 (Osten) von 1300 bis 1500 Uhr Ortszeit
- in die nördliche Platzrunde ab 1500 Uhr Ortszeit
- in beide Startrichtungen ab 1800 Uhr Ortszeit
- Schleppflüge zum Erwerb der Schleppberechtigung ganztägig

3. Motorflugbetrieb

3.1 Platzrunde

3.1.1 Die Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge ist in 2800 ft MSL nördlich der Start- und Landebahn zu fliegen.

3.1.2 Platzrundenflüge motorgetriebener Luftfahrzeuge sind an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ganztägig untersagt. Platzrunden, die aus Flugsicherheitsgründen notwendig sind, bleiben hiervon ausgenommen.

3.1.3 Flüge motorgetriebener Luftfahrzeuge in oder durch die Lärmschutzzonen sind nicht erlaubt. Die in der Sichtanflugkarte dargestellten An- und Abflugrouten West und Südwest, Ost und Südost sind einzuhalten.

3.2 Beschränkungen für Flugzeuge (ohne Segelflugzeug im Schlepp)

3.2.1 An Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen sind in der Zeit von 1300 bis 1500 Uhr Ortszeit Start und Landungen in beiden Richtungen untersagt.

3.2.2 An Samstagen ab 1500 Uhr Ortszeit, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ganztägig dürfen je Flugzeug höchstens 3 Starts und 3 Landungen durchgeführt werden.

3.3 Beschränkungen für selbststartende Motorsegler:

An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen sind in der Zeit von 1300 bis 1500 Uhr Ortszeit Starts in Richtung 10 (Osten) untersagt.

4. Ausnahmen

Der Platzhalter bzw. der von ihm hierzu ermächtigte Flugleiter kann Ausnahmen von den Ziffern 2.1.2 und 3.1.1 zulassen

5. Zuwiderhandlungen

gegen diese Flugbetriebsregelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG i.V.m. § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

6. Inkrafttreten

Diese Flugbetriebsregelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft. Gleichzeitig wird die Regelung des Flugbetriebs auf dem Segelfluggelände Königsdorf vom 08.03.1982 (NfL I - 61/82) aufgehoben.

Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -
Im Auftrag

Dr. Lieberknecht

I - 177/84

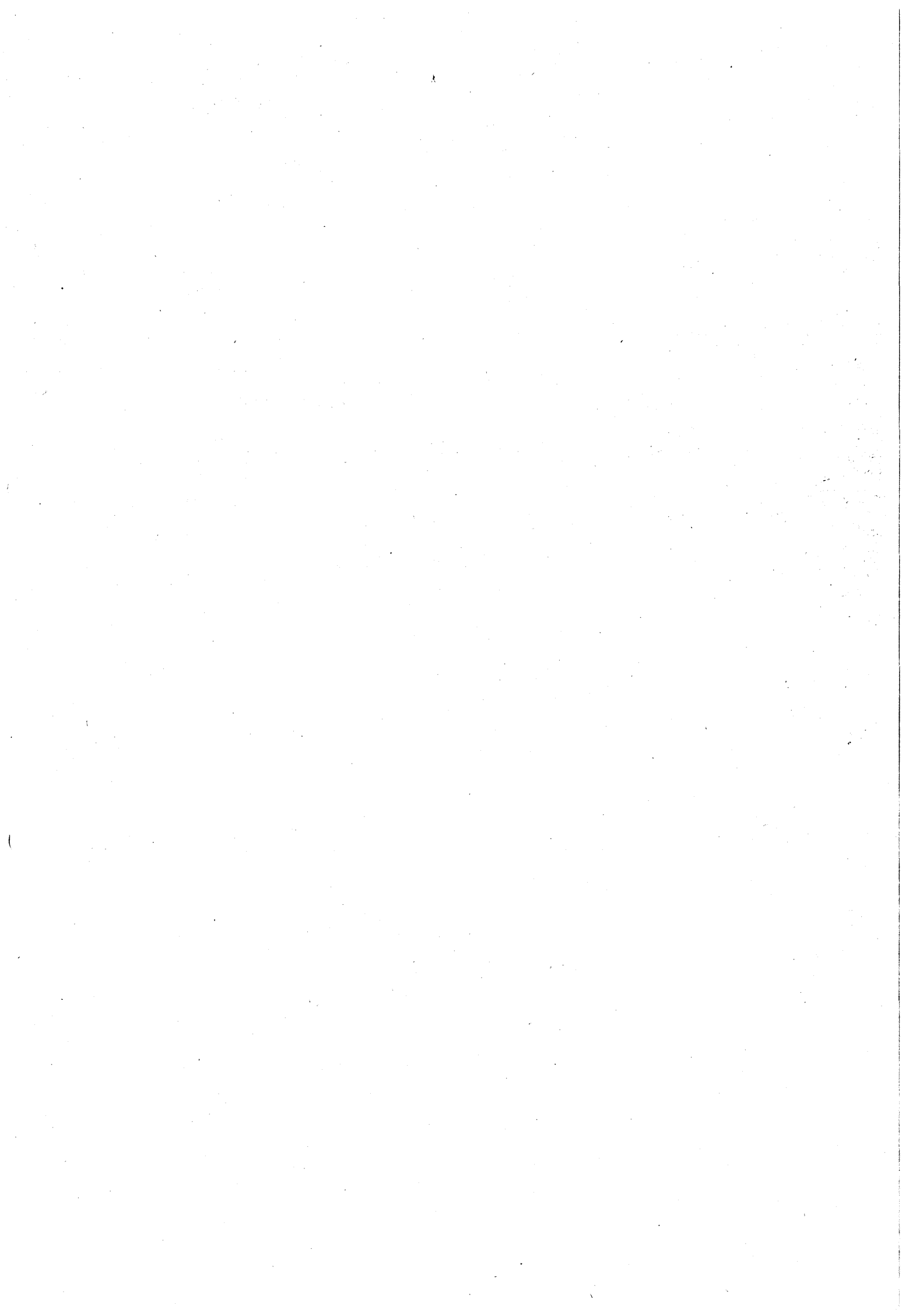
Ergänzung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes und Segelfluggeländes Neumünster

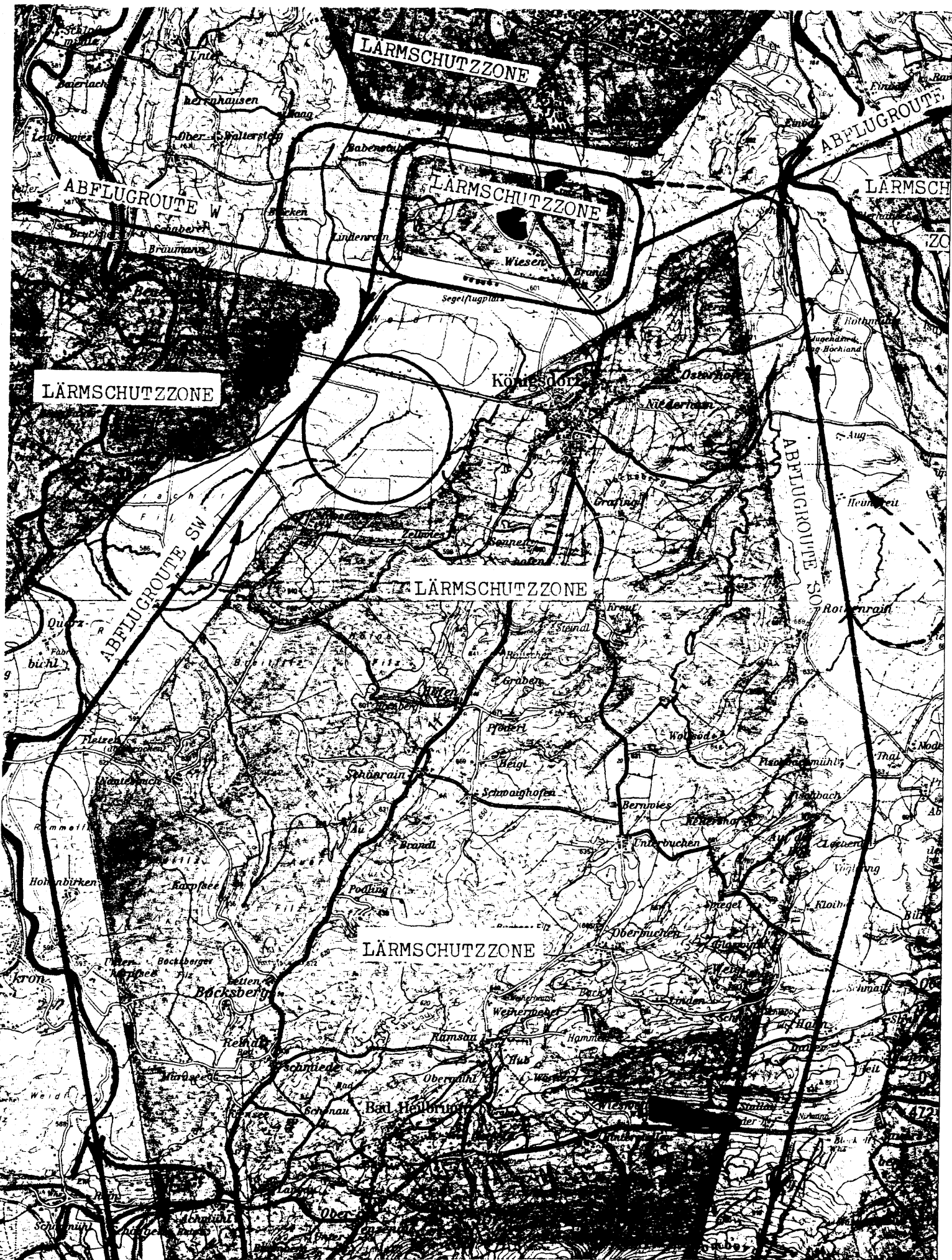
Kiel, den 30.07.84
VII 560e-6006/3

Die Genehmigung des Verkehrslandeplatzes und Segelfluggeländes Neumünster, NfL I - 120/76, wird unter „6. Zugelassenes Luftfahrtgerät“ wie folgt ergänzt:
„h) Ultraleichtflugzeuge“

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

H a r b e c k





SEGELFLUGZENTRUM KÖNIGSDORF LANDKREIS BAD TÖLZ LAGEPLAN 1:50 000
 FLUGZEUGSCHLEPPROUTEN - LÄRMSCHUTZZONEN

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 30. August 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 178/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen 222
I – 179/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen 222
I – 180/84	Bekanntmachung über die vorübergehende räumliche und zeitliche Erweiterung des Tiefflugsystems für Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge bei Nacht über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland 223
I – 181/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 223
I – 182/84	Änderung der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Barßel 223
I – 183/84	Änderung der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Oldenburg-Hatten 223
I – 184/84	Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Weinheim/Bergstraße 224
I – 185/84	Flugbetriebsregelung für den Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau 224

Inhaltsangabe der NfL II 62/84 vom 30. August 1984

II – 62/84	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–31. Juli 1984)
------------	---

I – 178/84

**Bekanntmachung über die
vorübergehende Festlegung eines
Gebietes mit Flugbeschränkungen
vom 08. August 1984**

Bonn, den 08.08.84
L 16/60.05.04/194 FS 84

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in den Fluginformationsgebieten Frankfurt und München für die im Zusammenhang mit der Luftübung COLD FIRE 84 stattfindenden US-Übung CERTAIN FURY das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
48 41 N 09 52 E – 48 49 N 09 50 E – 48 58 N 09 44 – gegen den
Uhrzeigersinn entlang der Grenze des TMA-Sektors Schwäbisch
Hall nach
49 13 N 09 54 E – 49 19 N 09 52 E – 49 21 N 10 07 E –
49 25 N 10 28 E – 49 20 N 10 30 E – 49 15 N 10 32 E –
49 07 N 10 45 E – 48 55 N 10 56 E – 48 41 N 10 47 E –
48 34 N 10 49 E – 48 26 N 10 40 E – 48 37 N 10 34 E –
48 28 N 10 01 E – 48 41 N 09 52 E gegebenen seitlichen Begren-
zung und vertikal vom Grund bis FL 60

Daten und Zeiten:

Vom 16. bis 20. September 1984 jeweils von 1800 Uhr bis 0430
Uhr MGZ (des folgenden Tages) und vom 23. bis 27. September
1984 jeweils von 1800 Uhr bis 0430 Uhr MGZ (des folgenden Ta-
ges)

2. Art der Flugbeschränkungen

In dem unter Ziffer 1. bezeichneten Gebiet sind sowohl Flüge nach
Sichtflugregeln als auch Flüge nach Instrumentenflugregeln von
nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen nur nach vorheriger
Genehmigung durch die nachfolgend aufgeführten Stellen im
Einzelfall möglich.

Vor der Übung:

HQ 4.ATAF, Heidelberg
Römerstr. 168
6900 Heidelberg, Tel.: 06221–398–607

Während der Übung:

HQ 4.ATAF, AACC Kindsbach, Tel.: 06371–47–70266/70269

3. Luftfahrzeuge der Polizei und des Rettungsdienstes können bei
Einsatzflügen unterhalb 300 Fuß über Grund und unter Beachtung
erhöhter Vorsicht auch ohne Koordination mit den oben erwähn-
ten Stellen in das Übungsgebiet einfliegen.

4. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbe-
schränkungen unterliegen der Strafnorm des § 62 des Luftver-
kehrsgesetzes.

Der Bundesminister
für Verkehr
im Auftrag

Eckhardt

I – 179/84

**Bekanntmachung über die
vorübergehende Festlegung von
Gebieten mit Flugbeschränkungen
vom 08. August 1984**

Bonn, den 08.08.84
L 16/60.05.04/194 FS 84

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fas-
sung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S.
2117) werden in den Fluginformationsgebieten Frankfurt und
München für die im Zusammenhang mit der Luftübung COLD
FIRE 84 stattfindende Übung FLINKER IGEL die folgenden
Gebiete mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit:

1.1 Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
49 32 N 11 15 E – 49 38 N 12 06 E – entlang der FlugÜZ nach
48 40 N 13 21 E – 48 29 N 13 16 E – 48 15 N 12 37 E –
47 56 N 12 30 E – 47 49 N 12 05 E – 47 54 N 11 55 E –
48 05 N 11 55 E – gegen den Uhrzeigersinn um das CVFR-Gebiet
München nach 48 26 N 11 36 E – 48 25 N 11 28 E – 49 07 N
10 45 E – 49 20 N 11 04 E – gegen den Uhrzeigersinn um die
Kontrollzone Nürnberg nach 49 32 N 11 15 E gegebenen seitli-
chen Begrenzung, ausgenommen Kontrollzonen und Flugbeschrän-
kungsgebiete, und vertikal vom Grund bis 2000 Fuß über Grund,
innerhalb der TMA-Sektoren vom Grund 1000 Fuß über Grund.

1.2 Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 48 21 N
11 46 E – 48 38 N 11 23 E – gegen den Uhrzeigersinn um die
Kontrollzone Neuburg/Ingolstadt nach 48 47 N 11 17 E –
49 02 N 11 06 E – 49 10 N 12 00 E – 48 44 N 12 19 E –
48 27 N 11 53 E – 48 23 N 12 02 E – gegen den Uhrzeigersinn
entlang der Kontrollzone Erding nach 48 21 N 11 46 E gegebenen
seitlichen Begrenzung ausgenommen Flugbeschränkungsgebiete,
und vertikal vom Grund bis 1500 Fuß über Grund.

1.3 Daten und Zeiten:

Gebiet 1.1

Vom 16. September 1984 bis 20. September 1984 jeweils von
1800 Uhr bis 0430 Uhr MGZ (des folgenden Tages)

Gebiet 1.2

Am 17. September 1984 von 0730 Uhr bis 1800 Uhr MGZ.

2. Art der Flugbeschränkungen

In den unter Ziffer 1.1 und 1.2 bezeichneten Gebieten sind so-
wohl Flüge nach Sichtflugregeln als auch Flüge nach Instrumenten-
flugregeln von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen nur
nach vorheriger Genehmigung durch die nachfolgend aufgeführ-
ten Stellen im Einzelfall möglich.

Vor der Übung:

HQ 4.ATAF, Heidelberg
Römerstr. 168
6900 Heidelberg, Tel.: 06221–398–607

Während der Übung:

HQ 4.ATAF, AACC Kindsbach, Tel.: 06371–47–70266/70269

3. Luftfahrzeuge der Polizei und des Rettungsdienstes können bei
Einsatzflügen unterhalb 300 Fuß über Grund und unter Beachtung
erhöhter Vorsicht auch ohne Koordination mit den oben erwähn-
ten Stellen in das Übungsgebiet einfliegen.

4. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbe-
schränkungen unterliegen der Strafnorm des § 62 des Luftver-
kehrsgesetzes.

Der Bundesminister
für Verkehr
im Auftrag

Eckhardt

I – 180/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende räumliche und zeitliche
Erweiterung des Tiefflugsystems für Tiefflüge
militärischer Strahlflugzeuge bei Nacht
über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland**

Frankfurt a. M., den 11.07.84
LRNZ-LNS 1: 321 2

In der Zeit vom 13. September bis 28. September 1984 wird die militärische Übung COLD FIRE 84 innerhalb der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt.

In dieser Zeit werden die Nachttiefflug-Teilsysteme Alpha u. Bravo durch die Einrichtung zweier zusätzlicher Strecken miteinander verbunden sowie südlich Stuttgart eine zusätzliche Verbindungsstrecke eingerichtet; auf diesen Strecken werden auch Konturflüge militärischer Strahlflugzeuge in 1000 Fuß über Grund stattfinden.

1. Streckenverlauf und räumliche Ausdehnung der zusätzlichen Strecken:

1.1 Gerade Linie zwischen dem Nachttiefflugsystempunkt B 04 und dem Nachttiefflugsystempunkt A 01

Flughöhe: 3900 Fuß NN

1.2 Gerade Linie zwischen dem Nachttiefflugsystempunkt A 02 und dem Nachttiefflugsystempunkt B 05

Flughöhen: Von 1800 Uhr bis 2200 Uhr MGZ von 1000 Fuß Grund bis 4900 Fuß NN und von 2200 Uhr bis 0430 Uhr MGZ (des nächsten Tages) in 4500 Fuß NN

1.3 Gerade Linie zwischen dem Nachttiefflugsystempunkt LA 36 und dem Punkt 48 24 N 08 35 E

Flughöhen: Von 1800 Uhr bis 2200 Uhr MGZ von 1000 Fuß Grund bis 4900 Fuß NN und von 2200 Uhr bis 0430 Uhr MGZ (des nächsten Tages) in 4500 Fuß NN.

Breite der o. g. Strecken: jeweils 2,5 sm beiderseits der Streckenmittellinie.

2. Daten und Zeiten:

Auf den oben beschriebenen Strecken wird während des gesamten Übungszeitraumes zu folgenden Zeiten Nachttiefflug durchgeführt:

2.1 montags, dienstags, mittwochs und donnerstags von 1800 Uhr MGZ bis 0430 Uhr MGZ (des folgenden Tages)

2.2 freitags von 1800 Uhr bis 2200 Uhr MGZ (sonnabends und sonntags zu MESZ-Zeiten also kein Übungs-Nachttiefflugbetrieb)

2.3 sonntags von 2200 Uhr MGZ bis montags 0430 Uhr MGZ.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 181/84

**Bekanntmachung
über die vorübergehende Anhebung des
Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57**

Frankfurt a. M., den 15.08.84
LRNZ-LNS 1 – 321 51

Die Obergrenze des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 57 (Meldorfer Bucht) wird zu den nachfolgenden Zeiten auf eine Höhe von 22500 Fuß über NN angehoben.

Vom 01. bis 05. Oktober 1984 und vom 15. bis 19. Oktober 1984 täglich von 0700 Uhr bis 1000 Uhr MGZ und von 1100 Uhr bis 1500 Uhr MGZ.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 182/84

**Änderung der Genehmigung
zur Anlage und zum Betrieb des
Sonderlandeplatzes Barßel**

Oldenburg, den 09.08.84
306-30311-39

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die Herrn Gerhard Oltmanns Flugplatz, 2914 Barßel, am 24.02.1982 (NfL I – 153/82) erteilt und am 30.06.1983 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) mit Genehmigung vom 08.08.1984 wie folgt ergänzt:

II. Der Landeplatz darf von folgenden **Arten von Luftfahrzeugen** benutzt werden:

1. Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis 2.000 kg (MPW),
2. selbststartende Motorsegler,
3. Hubschrauber mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis zu 3.000 kg (MPW),
4. Ultraleichtflugzeuge (PPR).

NfL I – 152/83 wird hiermit aufgehoben.

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

I – 183/84

**Änderung der Genehmigung
zur Anlage und zum Betrieb
des Verkehrslandeplatzes Oldenburg-Hatten
(Änderung zu NfL I – 139/81)**

Oldenburg, den 06.08.84
306-30311-16

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die der Albatros-Flugdienst GmbH & Co KG, 2904 Hatterwüstring, am 31.03.1981 erteilt und am 04.04.1983 und 08.05.1984 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) mit Genehmigung von 1984 wie folgt ergänzt:

7. Der Landeplatz darf von folgenden **Arten von Luftfahrzeugen** benutzt werden:

- h) Freieballone (PPR)

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

I – 184/84

**Neufassung der Genehmigung
des Sonderlandeplatzes
Weinheim/Bergstraße**

Karlsruhe, den 20.04.84
Az.: 24-52/2314

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit den §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.03.1979 (BGBl. I S. 308) wird dem Luftsportverein Weinheim/Bergstraße 1932 e. V., 6940 Weinheim, die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus der im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichten Landkarte (Platzdarstellungskarte).

Gleichzeitig wird gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 LuftVZO gestattet, den Landeplatz in Betrieb zu nehmen.

Beschreibung des Geländes:

- | | |
|--|--|
| 1. Halter | Luftsportverein Weinheim-Bergstraße
1932 e. V., 6940 Weinheim |
| 2. Bezeichnung: | Sonderlandeplatz Weinheim/Berg-
straße |
| 3. Lage: | 2,5 NM (4,5 km) NW Weinheim,
Rhein-Neckar-Kreis |
| 4. Bezugspunkt: | |
| a) Geographische Lage | 49 34 07 N
08 36 44 O |
| b) Höhe | 317 ft (97 m) ü. NN |
| 5. Start- und Landebahn,
für Flugzeuge: | |
| a) Richtung | 167°/347° rw |
| b) Abmessung | 775 m x 30 m |
| c) Oberfläche | Gras |
| 6. Segelflugbetriebsflächen: | |
| a) Windenstartbahnen | Richtung 170°/350° rw
Länge 2 x 50 m
Breite 20 m |
| b) Landebahn | wie 5. |
| c) Landebahn | Richtung 344° rw
Länge 250 m
Breite 30 m |
| d) Seilauslegebahn | Richtung 170°/350° rw
Länge 850 m |
| e) Oberflächen | Gras |
| 7. Zugelassen für: | |
| a) Flugzeuge bis 3000 kg höchstzulässiger Flugmasse (MPW) | |
| b) Hubschrauber | |
| c) Selbststartende Motorsegler | |
| d) Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler im Win-
den- und Flugzeugschleppstartbetrieb | |
| e) Fallschirmsprungbetrieb | |
| 8. Zweck: | Sonderlandeplatz für Luftsport und Geschäftsreiseverkehr |

Weitere Einzelheiten siehe Luftfahrthandbuch Band III.

NfL I – 347/78 wird hiermit aufgehoben.

Regierungspräsidium Karlsruhe

Schirp

I – 185/84

**Flugbetriebsregelung
für den Verkehrslandeplatz
Kiel-Holtenau**

Kiel, den 14.04.84
VII 560e – 6006/3

Gemäß § 21 a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für den Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Der Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln unter Beachtung der im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichten Verfahren stattfinden.

1.2 Mit kurzfristiger Aktivierung der Kontrollzone außerhalb der militärischen Betriebszeiten muß jederzeit gerechnet werden.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Bei Flügen vom und zum Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau sind die in der Sichtenflugkarte Band III dargestellten Flugstrecken einzuhalten.

2.2 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des ersten Pflichtmeldepunktes Sprechfunkverbindung mit Kiel INFO aufzunehmen. Der Flugplatzverkehr hat ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2.3 Das Überfliegen bebauter Gebiete ist zu vermeiden.

2.4 Landeanflüge ohne Bodenberührung sind nur aus flugbetrieblichen Gründen gestattet und mit Kiel INFO abzustimmen.

2.5 Starts auf der Grasbahn sind nicht zulässig, wenn die gelbe Warnleuchte auf der Startwinde oder dem Startwagen in Betrieb ist.

2.6 Drehflügler sowie Motorsegler mit laufendem Triebwerk fallen unter die Bedingungen des Motorflugbetriebes. Die Luftaufsicht kann Ausnahmen zulassen.

2.7 Der Aufsetzpunkt und/oder der Abstellplatz für Drehflügler kann jeweils von der Luftaufsicht zugewiesen werden. Die Verantwortlichkeit des Hubschrauberführers bleibt unberührt.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Die Start- und Landebahn für Segelflugzeuge liegt zwischen der Gras- und der Hartbelagbahn des Motorflugbetriebes. Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben die in der Sichtenflugkarte dargestellte Südplatzrunde zu benutzen. Nach Norden dürfen sie die Segelflugplatzrunde nicht unter 1300 ft. MSL verlassen. Die Luftaufsicht kann Ausnahmen gestatten.

3.2 Der Anflugsektor der Hartbelagbahn soll nicht unter 400 ft MSL durch Segelflugzeuge gekreuzt werden.

3.3 Jeder Segelflugbetrieb ist täglich vor Beginn unter Angabe des Umfangs und namentlicher Nennung des Startleiters bei der Luftaufsicht anzumelden.

3.4 Flugzeugschleppzüge haben sich beim Steigflug außerhalb der Segelflugplatzrunde und des Luftraumes über bebauten Gebieten zu halten.

3.5 Der Segelflug ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung des Deutschen Aeroclubs e. V. zu betreiben.

4. Fallschirmabsprungbetrieb

4.1 Fallschirmspringer dürfen nur mit Zustimmung der Luftaufsicht abgesetzt werden.

4.2 Steigflüge vor dem Absetzen sind über bebauten Gebieten untersagt.

5. Verstöße

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

6. Schlußbestimmung

Die Regelung tritt am Tage der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft. Zugleich wird die Regelung vom 01.04.1977 – NfL I – 156/77 – aufgehoben.

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

Röttgering

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 13. September 1984

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I – 186/84	8. VO zur Änderung der 36. DVO zur LuftVO (Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen)	228
I – 187/84	5. VO zur Änderung der 87. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)	228
I – 188/84	1. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	229
I – 189/84	Überfliegen von Industrieanlagen hoher Gefahrenklasse und von Kernenergieanlagen	229
I – 190/84	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main	229
I – 191/84	Verkehrsflughafen Köln/Bonn – Sperrung der Rollbahn D	231
I – 192/84	Änderung der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Ganderkesee	231
I – 193/84	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid	231
I – 194/84	Regelung des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz Schwandorf	232
I – 195/84	Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Eutingen	232
I – 196/84	Genehmigung des Landeplatzes Sauldorf-Boll für Ultraleichtflugzeuge	233

Inhaltsangabe der NfL II 63/84 vom 13. September 1984

II – 63/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 64/84 vom 13. September 1984

II – 64/84 Verzeichnis der Fliegerärztlichen Untersuchungsstellen

**Achte Verordnung zur Änderung
der Sechsendreißigsten
Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung der Funkfrequenzen der nicht
von der Bundesanstalt für Flugsicherung
betriebenen Bodenfunkstellen)
vom 28. August 1984**

Frankfurt a. M., den 28.08.84
BFS/Z-15/14 - Az.: 06252

Aufgrund des § 26 a Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Sechsendreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung der Funkfrequenzen der nicht von der Bundesanstalt für Flugsicherung betriebenen Bodenfunkstellen) vom 15. April 1971 (BAnz. Nr. 80 vom 29. April 1971; NfL I, Nr. 94/71), zuletzt geändert durch die Siebente Änderungsverordnung vom 10. April 1984 (BAnz. S. 3769 vom 26. April 1984; NfL I, Nr. 102/84) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 wird unter „Standort Bodenfunkstelle, Land, Frequenzen in Megahertz (MHz), Anmerkungen“
 - a) zwischen der Zeile „Gießen-Lützellinden, HES, 122.500“ und der Zeile „Grabenstetten, BAW, 130.125“ die Zeile „Grabenstätt, BAY, 129.975“ eingefügt;
 - b) zwischen der Zeile „Oberpfaffenhofen, BAY, 369.150, MIL“ und der Zeile „Oedheim, BAW, 122.000“ die Zeile „Ober-schleißheim, BAY, 123.050“ eingefügt;
 - c) zwischen der Zeile „Würzburg-Schenkenturm, BAY, 122.175“ und der Zeile „Wyk auf Föhr, SLH, 122.600, auch P“ die Zeile „Wunstorf, NDS, 123.050“ eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 25. Oktober 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

H i e l s c h e r

**Fünfte Verordnung zur Änderung
der Siebenundachtzigsten
Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und
Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Flughafen Hamburg)
vom 23. August 1984**

Frankfurt a. M., den 23. 08.84
11-112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1, des § 27 a Abs. 2 und des

§ 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Siebenundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 28. August 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I - 258/81) zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 17. Mai 1984 (BAnz. S. 5401 NfL I - 138/84), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 5 wird (werden) nach Nr. 10 als Nr. 11 der ILS-Anflug zur Landebahn 05 ausgehend von Kurskreuzung HITTE und als Nr. 12 der ILS-Anflug zur Landebahn 05 ausgehend von Elbe VORTAG eingefügt.

„11. ILS-Anflug zur Landebahn 05 ausgehend von Kurskreuzung HITTE

Abflug von HITTE (IAF) auf R 139 LBE (319°); 12 DME LBE (R 234 HAM) nicht unter 2700 überfliegen. ILS-Landekurs (052°) in 2000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 7.3 DME ALF (R126 LBE) beginnen (FAF);

OM (5.5 DME ALF) nicht unter 1420 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 05

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	228 (196)	240 (208)	248 (216)	259 (227)
Anflug ohne Gleitwegführung	560 (530)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Wie unter Nr. 9.

12. ILS-Anflug zur Landebahn 05 ausgehend von Elbe VORTAG (LBE)

Abflug von LBE (IAF) auf R 150; 6 DME LBE (R 250 HAM) nicht unter 3500 überfliegen; ILS-Landekurs (052°) in 2000 erfliegen (IF);

Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 7.3 DME ALF (R 126 LBE) beginnen (FAF); OM (5.5 DME ALF) nicht unter 1420 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nr. 11

Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 11

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 9."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

P h i l i p p

I – 188/84

**Erste Änderung der Bekanntmachung
über die Festlegung von
kontrollierten Lufträumen
vom 24. August 1984**

Bonn, den 24.08.84
L 16/60.05.02/203 FS 84

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 06. Juni 1984 (BAz. S. 6441 vom 29. Juni 1984; NfL I – 146/84 vom 21. Juni 1984) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I Nr. 2 werden
 - a) bei der Kontrollzone „Stuttgart“ unter „Seitliche Begrenzung“ die Angaben zu Buchstabe „c)“ durch folgende Fassung ersetzt:
„c) In Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt von 48 43 00 N 09 05 30 O bis 48 45 10 N 09 16 45 O.“
 - b) bei der Kontrollzone „Westerland“ die Angaben zur zeitlichen Wirksamkeit durch folgende Fassung ersetzt:
„Zeitliche Wirksamkeit:
Die Betriebszeiten der Kontrollzone werden jeweils durch NOTAM veröffentlicht.“
2. In Abschnitt IV Nr. 1 wird
 - a) der Nahverkehrsbereich „Kitzingen“ mit allen Angaben gestrichen;
 - b) unter der Überschrift „Niederstetten“ die Bezeichnung „Sektor A1“ eingefügt und nach dessen Beschreibung als weiterer Sektor angefügt:
„Sektor A 2
Seitliche Begrenzung:
49 48 10 N 10 05 10 O – 49 56 50 N 10 14 20 O – in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 6 sm um den Punkt 49 53 10 N 10 21 40 O bis 49 49 40 N 10 29 50 O – 49 38 20 N 10 18 20 O – 49 35 10 N 09 59 10 O – 49 34 05 N 09 51 36 O – in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 6 sm um den Punkt 49 40 02 N 09 50 33 O bis 49 46 00 N 09 49 30 O – 49 48 10 N 10 05 10 O.
Obere Begrenzung:
1524 m (5000 Fuß) über NN
Untere Begrenzung:
305 m (1000 Fuß) über Grund.“

Diese Bekanntmachung tritt am 21. September 1984 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 189/84

**Überfliegen von Industrieanlagen
hoher Gefahrenklasse und von
Kernenergieanlagen**

Frankfurt a. M., den 23.08.84
11a2 – 32 IHG

Alle Luftfahrzeugführer werden ersucht, den Bereich von Industrieanlagen hoher Gefahrenklasse und von Kernenergieanlagen

- a) in ausreichendem Abstand zu umfliegen oder
- b) bei Überflügen die Bestimmungen des § 6 der LuftVO vom 14. November 1969 über Sicherheitsmindesthöhen genauestens zu beachten.

Es wird in diesen Fällen grundsätzlich erforderlich sein, Sicherheitsmindesthöhen einzuhalten, bei denen alle denkbaren Möglichkeiten eines Flugunfalls in Ansatz gebracht werden und die daher stets wesentlich größer sein werden, als die in § 6 genannte Sicherheitsmindesthöhe von 1000 ft.

Zu Anlagen dieser Art gehören:

Flüssiggas Terminal Emden GmbH
53° 20' 58" N 07° 12' 09" O
Ruhröl GmbH, Werk Scholven
51° 36' 00" N 07° 01' 30" O

NfL I – 190/79 ist entsprechend zu ergänzen.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 190/84

**Gebührenordnung
für den
Verkehrsflughafen Frankfurt/Main**

Wiesbaden, den 28.08.84
IIIa 3 – 66 m 04.07

Teil I

Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs

und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste, es sei denn, der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs erfolgte auf einem Flugplatz in Berlin (West).

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

– bis 1.200 kg	DM 14,20
– über 1.200 kg – 2.000 kg im innerdeutschen Verkehr	DM 27,70
im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 28,10

– über 2.000 kg						
bei Flügen	für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge					für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16,				ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 entsprechen*)		die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3 entsprechen*)			
	bis 120.00 kg	über 120.000 kg	bis 120.000 kg	über 120.000 kg		
im innerdeut- schen Verkehr	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts					
	14,25	13,70	13,90	13,40	17,10	13,90
im grenzüber- schreitenden Verkehr	19,50	18,60	19,05	18,25	23,10	19,05
*) Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.						

b) Die in Abs. a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 3.000 kg um	40 %
über 3.000 kg um	55 %
– bei Hubschrauberflügen um	15 %

Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden.

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens DM 10,—.

c) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Absatz a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Absatz a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) erfolgt ist.

d) Schulflüge im Sinne von Absatz b) sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erflicht, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheines oder Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrpersonal notwendig sind.

e) Einweisungsflüge im Sinne von Absatz b) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheines sein; der Einweisende muß sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

4. Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland ohne Berlin (West) erfolgt ist. DM 2,85

– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) gelegenen Flugplatz erfolgt ist DM 11,55

je Fluggast.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen

– im grenzüberschreitenden Luftverkehr Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v. H. des Tariffahrtpreises entrichtet wurde

– Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen ist für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Flugzeugführer geführt werden, keine Landegebühr zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten, in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II

Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht

bis 120.000 kg DM 2,65
über 120.000 kg DM 2,50;

sie beträgt mindestens DM 5,— je angefangene 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 6 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

7. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil III Inkrafttreten

Die Genehmigung der vorliegenden Gebührenordnung wurde erteilt vom Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik mit Schreiben vom 30. Juli 1984, Aktenzeichen III a 3 — 66 m 04.07.

Diese Gebührenordnung tritt am 01.10.1984 in Kraft.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Im Auftrag

Dr. Ludwig

I — 191/84

Verkehrsflughafen Köln/Bonn Sperrung der Rollbahn D

Düsseldorf, den 29.08.84
V/A 3—31-21/241 KB

Wegen Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe der Rollbahn D ist folgende Sperrmaßnahme zu beachten:

Sperrung der Rollbahn D zwischen dem Vorfeld der Halle G 1 und der Rollbahn A bis einschließlich 31. März 1985, 18.00 LMT.

Die Sperrungen werden nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr gekennzeichnet.

Der Minister für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

Meyer

I — 192/84

Änderung der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Ganderkesee

Oldenburg, den 13.08.84
306-30311-24

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die der Firma Atlas-Air-Service-GmbH — Luftfahrtunternehmen — am 04.05.1983 erteilte

Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) (NfL I — 102/83) mit Genehmigung vom 10.08.1984 wie folgt ergänzt:

9. Der Landeplatz darf von folgenden **Arten von Luftfahrzeugen** benutzt werden:

6. Freiballone (PPR)

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

I — 193/84

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid

Münster, den 05.07.84
— 53.10.4 A 11 —

Gemäß § 21 a Abs. 1 Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (Bundesgesetzblatt I S. 2117) zuletzt geändert durch VO vom 09.11.1976 (BGBl. I S. 53) werden für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid folgende Regelungen getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Die den Flugbetrieb betreffenden Veröffentlichungen im Luftfahrthandbuch Band III sind Bestandteil dieser Regelung.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Platzes Sprechfunkverbindung mit Altena-Hegenscheid Info herzustellen. Der Flugplatzverkehr hat ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2.2 Wenn die gelben Warnblinkleuchten an der Startstelle in Betrieb sind, dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge nicht starten.

3. Segelflugbetrieb — Flugzeugschlepp/Windenschlepp

3.1 Segelflugstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn die gelben Warnblinkleuchten in Betrieb sind, und sich kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug befindet.

3.2 Das Schleppflugzeug hat im Platzverkehr ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

3.3 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk können die nördliche oder südliche Segelflugplatzrunde benutzen. Der jeweilige Einflug in die Platzrunde ist Altena-Hegenscheid Info mitzuteilen.

3.4 Der Steigflug eines Schleppzuges hat außerhalb der in der Sichtenflugkarte (AIP III) eingezeichneten Platzrunde zu erfolgen.

4. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehenden Regelungen 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 §§ 59ff LuftVG als Straftaten verfolgt.

5. Schlußbestimmungen

Die vorstehenden Regelungen treten am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

Regelung des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz Schwandorf

Nürnberg, den 21.08.84
315-7-3722.3.26

Gemäß § 29 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz und § 21 a Luftverkehrs-
Ordnung wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem
Sonderlandeplatz „Schwandorf“ folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines:

1.1 Die im Luftfahrthandbuch Band III veröffentlichte Sicht-
anflugkarte ist in ihrer jeweils gültigen Fassung verbindlich für den
Flugplatzverkehr.

1.2 Bei Anflügen von Luftfahrzeugen ist mit der Flugleitung
„Schwandorf-Info“ mindestens 5 Minuten vor Erreichen des
Platzes Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2. Motorflugbetrieb:

2.1 Motorgetriebene Luftfahrzeuge fliegen die Nordplatzrunde in
2 200 ft MSL.

2.2 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch
landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflug-Start-
winde in Betrieb ist.

3. Segelflugbetrieb:

3.1 Der Segelflugbetrieb ist auf den hierfür genehmigten Betriebs-
flächen durchzuführen.

3.2 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk
fliegen die innere Nordplatzrunde.

3.3 Bei Windenstartbetrieb ist der Flugleitung ein verantwortli-
cher Startleiter zu benennen.

Der Startleiter muß mit der Flugleitung eine ständige Verbin-
dung aufrechterhalten, er ist an die Weisungen des Flugleiters ge-
bunden.

Zwischen der Flugleitung, der Startstelle sowie dem Windenstand-
platz muß während des Windenschleppbetriebes eine ständige
Sprechfunkverbindung bestehen.

Der Startvorgang ist vom Startwindenfahrer vom Beginn bis zum
Einziehen des Schleppseiles durch Einschalten einer gelben Warn-
blinkleuchte zu signalisieren. Bei Ausfall der Warnblinkleuchte
darf Windenschleppbetrieb nicht durchgeführt werden. Von dem
Zeitpunkt an, ab dem ein Segelflugzeug die „Position“ im Lande-
anflug passiert hat oder ein Motorflugzeug in den Endanflug ein-
dreht, darf das Windenseil nicht mehr ausgezogen werden.

3.4 Flugzeugschleppstarts dürfen nicht durchgeführt werden, so-
lange die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist. Die Abwurfstelle
für das Schleppseil ist mit der Flugleitung zu koordinieren.

4. Hinweise zur Lärminderung:

Bei Schleppflügen ist der erforderliche Höhengewinn abseits von
besiedelten Gebieten zu erfliegen.

5. Strafbestimmungen:

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach
§ 58 Absatz 1 Nr. 1 LuftVG und nach § 43 Nr. 26 LuftVO als
Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straf-
tat verfolgt.

6. Inkrafttreten:

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach ihrer
Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, in
Kraft.

Regierung von Mittelfranken
– Luftamt Nordbayern –
Im Auftrag

Triftshaeuser

Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Eutingen

Karlsruhe, den 25.07.84
24-52/2314

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) wird für die
Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände
Eutingen folgende Regelung getroffen:

1. Segelflug

1.1 Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler haben, je
nach Anweisung der Flugleitung, die Nordwestplatzrunde oder die
Südostplatzrunde gemäß Sichtanflugkarte zu benutzen.

1.2 Selbststartende Motorsegler, die mit stehendem Triebwerk
zur Landung anfliegen, haben die Segelflugplatzrunde gem. 1.1
zu benutzen.

1.3 Windenstarts:

1.3.1 Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn sich
kein Luftfahrzeug im Quer- oder Endanflugteil der Platzrunden be-
findet und wenn der Windenschleppbereich am Boden und in der
Luft frei ist.

1.3.2 Solange Startwindenseile ausgelegt und eingezogen werden,
muß die gelbe Warnblinkleuchte der Startwinde in Betrieb sein.
Bei Störungen der Warnblinkleuchte darf die Startwinde nicht
betrieben werden.

1.3.3 Bei Start oder Landung motorgetriebener Luftfahrzeuge
dürfen ausgelegte Windenstartseile an Segelflugzeugen nicht ein-
geklinkt sein.

1.4 Flugzeugschlepp:

1.4.1 Bei gelbem Blinklicht auf einer Startwinde sind Starts,
Landungen und Rollbewegungen von Schleppflugzeugen ver-
boten.

1.4.2 Schleppflugzeuge haben die Südostplatzrunde in der Höhe
von 2500 Fuß über NN zu benutzen (s. Sichtanflugkarte).

1.4.3 Schleppflugzeuge, die mit anhängendem Schleppseil zur
Landung oder zum Seilabwurf anfliegen, dürfen die Flughöhe von
1750 Fuß über NN vor Überfliegen der Flugplatzgrenzen nicht
unterschreiten. Nach dem Seilabwurf können die Schleppflugzeuge
im Durchstartfall eine verkürzte Südostplatzrunde fliegen.

2. Motorsegelflug und Motorflug

2.1 Für den Betrieb von selbststartenden Motorseglern und von
Flugzeugen gelten die Ziffern 1.4.1 und 1.4.2 sinngemäß.

3. Überflughöhen

3.1 Die die Anfluggrundlinien 06, 24 und 26 kreuzenden Straßen
sind bei Start und Landung in folgenden Mindesthöhen zu über-
fliegen:

- von Schleppzügen in 1750 Fuß über NN,
- von den übrigen Luftfahrzeugen in 1700 Fuß über NN.

4. Verkehr auf dem Segelfluggelände

4.1 Zum Zurückrollen ist der Streifen an der Südostseite der Lan-
debahn zu benutzen.

4.2 Während des Flugbetriebs dürfen auf dem Segelfluggelände
nur die gekennzeichneten Betriebsfahrzeuge verkehren. Sonstige
Fahrzeuge aller Art und Fußgänger dürfen das Gelände nur mit
Erlaubnis der Flugleitung befahren bzw. begehen.

5. Hinweise

5.1 Soweit im Vorstehenden nicht anders bestimmt, ist der Segel-
flugbetrieb nach der Segelflug-Betriebsordnung (SBO) des Deut-
schen Aero-Club e. V. in der jeweils gültigen Fassung durchzu-
führen.

5.2 Das Überfliegen der flugplatznahen Wohngebiete mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen ist aus Lärmschutzgründen möglichst zu vermeiden.

5.3 Auf die ca. 6 NM nordöstlich des Flugplatzes verlaufende Grenze des Segelflugbeschränkungsgebiets Stuttgart wird hingewiesen.

6. Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

7. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 2 Wochen nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft. Am gleichen Tag erlischt die Gültigkeit der Regelung vom 20.01.1977 (NfL I - 96/77).

Regierungspräsidium Karlsruhe

Schierp

I - 196/84

Genehmigung des Landeplatzes Sauldorf-Boll für Ultraleichtflugzeuge

Tübingen, den 16.07.84
24-14/8521/1-Sauldorf-Boll

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Luft-

VZO) vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308) wird Herrn Rudi Rebholz, Untere Mühle, 7793 Sauldorf-Boll in stets widerruflicher Weise die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines **Landeplatzes für Ultraleichtflugzeuge** für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz für Ultraleichtflugzeuge) für die Durchführung von Flügen mit Ultraleichtflugzeugen nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Anlage des Sonderlandeplatzes für Ultraleichtflugzeuge ergibt sich aus den beiliegenden Plänen, die Teil der Genehmigung sind.

I. Beschreibung des Geländes:

1. **Bezeichnung:** Sonderlandeplatz für Ultraleichtflugzeuge
2. **Lage:** Im Landkreis Sigmaringen ca. 1 km nord-nord-östlich der Gemeinde Sauldorf-Boll
3. **Bezugspunkt:** 47°57'28" N
09°02'09" O

Höhe 660 m = 2165 ft über NN

4. Start- und Landefläche:

Abmessung: Länge 255 m, Breite 30 m
Oberfläche: Gras

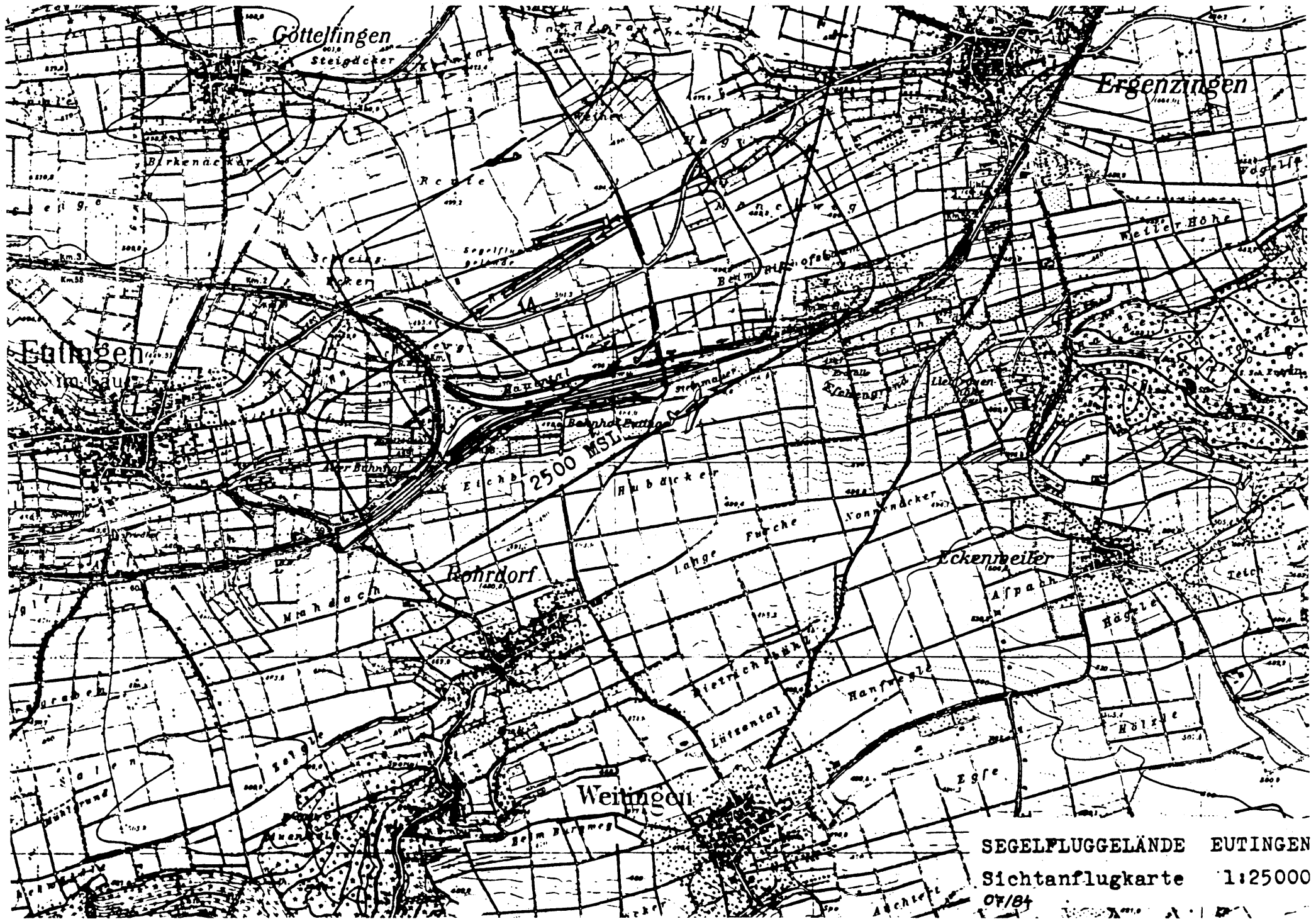
II. Der Sonderlandeplatz darf nur von Ultraleichtflugzeugen benutzt werden.

III. Zweck des Sonderlandeplatzes:

Der Sonderlandeplatz dient dem Verkehr und dem Betrieb des Platzhalters mit Ultraleichtflugzeugen. Fremde Ultraleichtflugzeuge können den Platz auf vorherige Anfrage (PPR) nach Zustimmung des Platzhalters benutzen.

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag

Putzhammer



SEGELFLUGGELÄNDE EUTINGEN
Sichtanflugkarte 1:25000
07/84

UL-Sonderlandeplatz Sauldorf-Boll

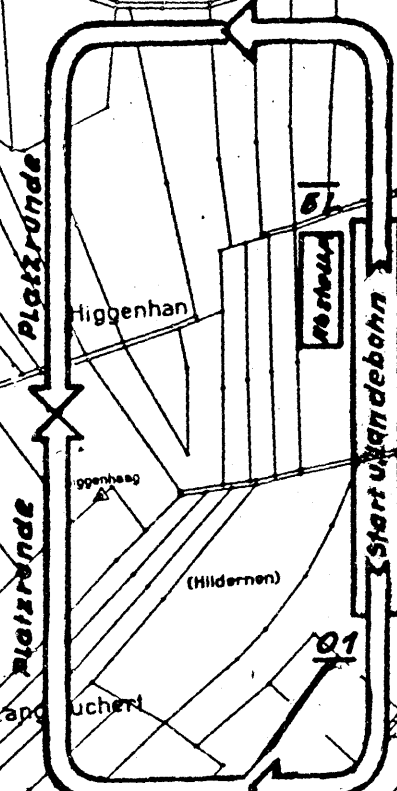
Maßstab 1 : 25 000

Genehmigt!
Tübingen, den 3. Juli 1984
Regierungspräsidium

Reimann



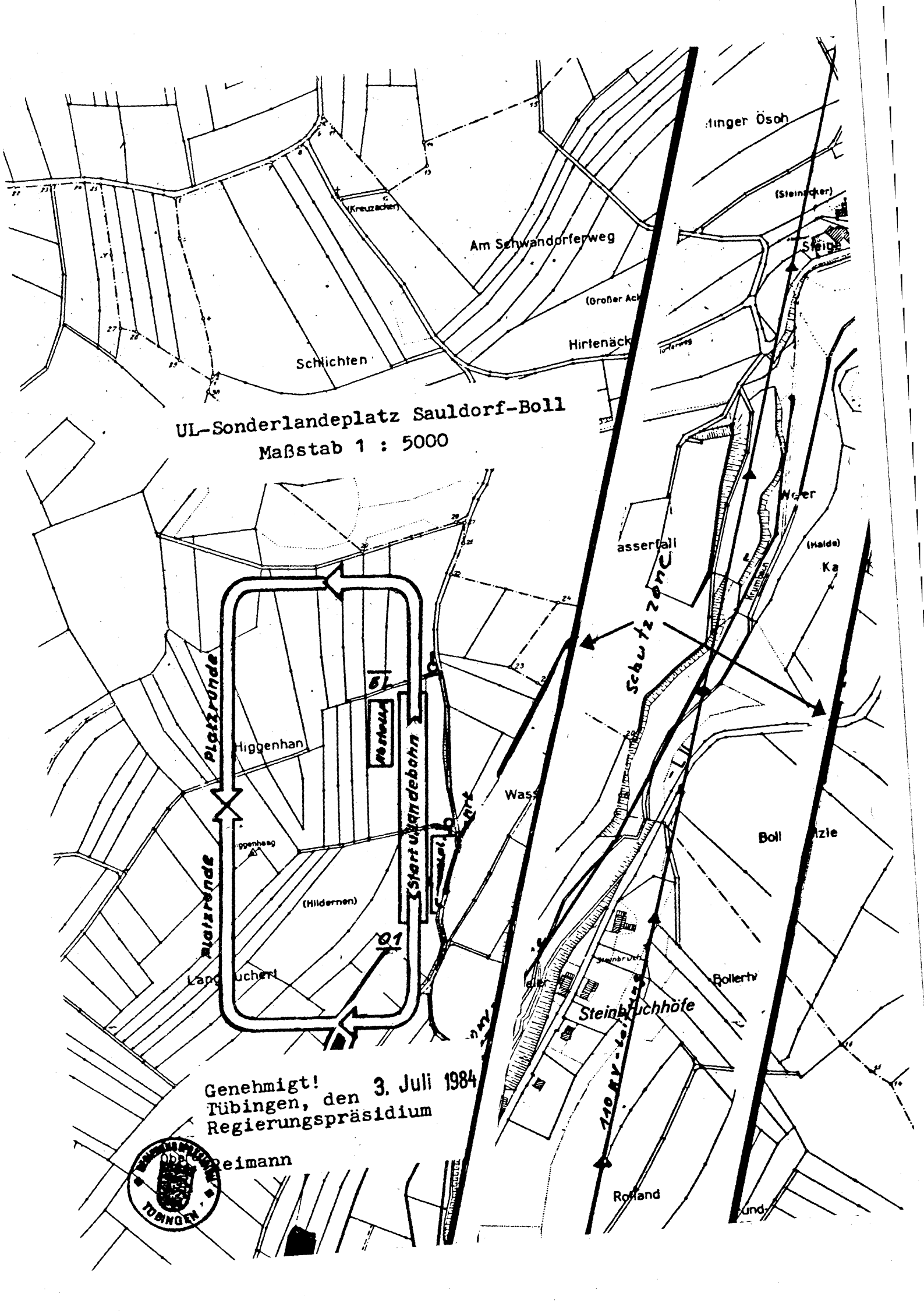
UL-Sonderlandeplatz Sauldorf-Boll
Maßstab 1 : 5000



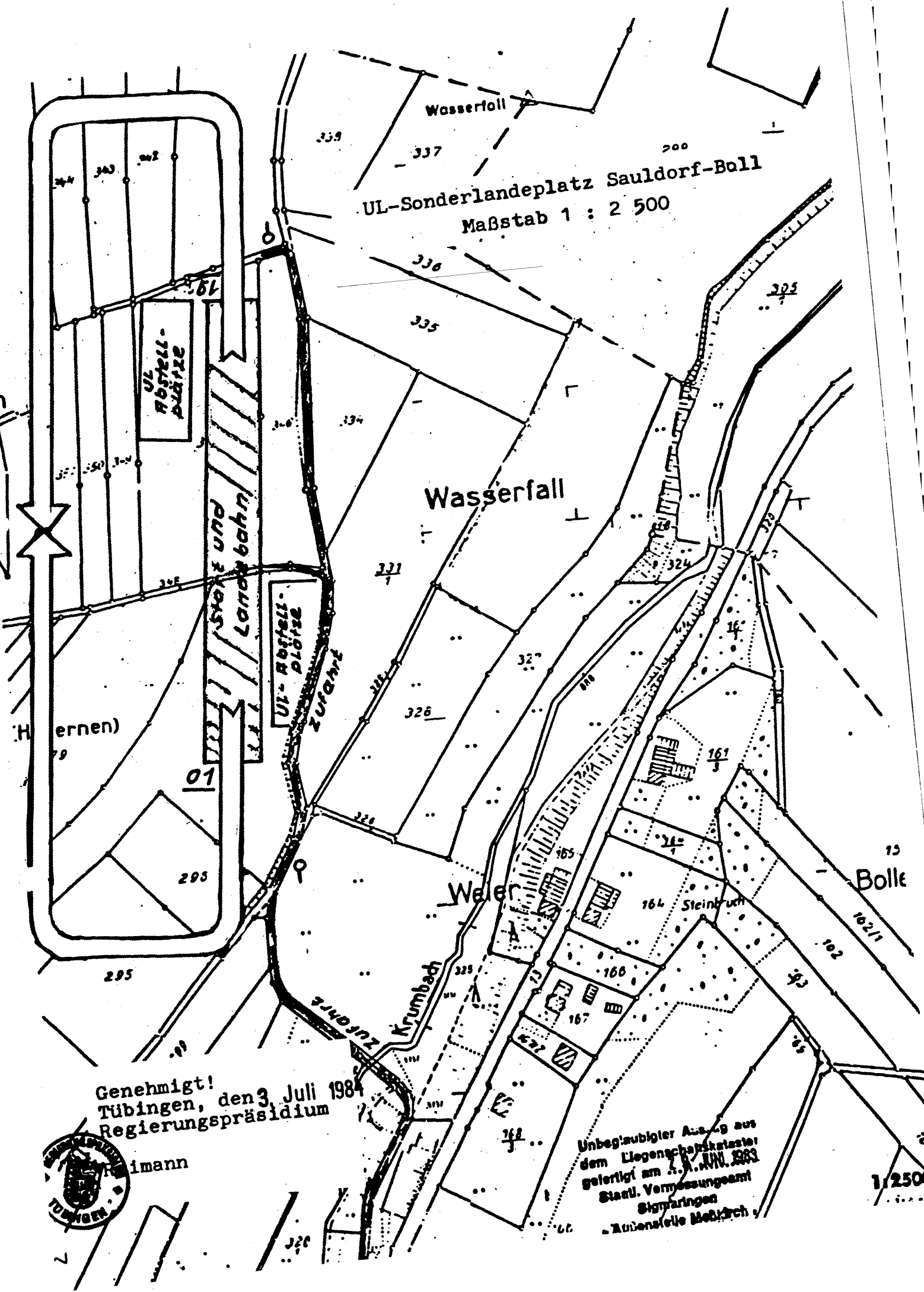
Genehmigt!
Tübingen, den 3. Juli 1984
Regierungspräsidium



Reimann



UL-Sonderlandeplatz Sauldorf-Boll
Maßstab 1 : 2 500



Genehmigt!
Tübingen, den 3. Juli 1984
Regierungspräsidium



imann

Unbeglaubigter Auszug aus
dem Liegenschaftskataster
gefertigt am 2. JUN. 1983
Staatl. Vermessungsamt
Sigmaringen
Außenstelle Metzingen

1/2500

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., den 27. September 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 197/84	Aufhebung der Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (ED-R61A)	236
I – 198/84	Bauarbeiten auf dem Flughafen Bremen	236
I – 199/84	Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide	236
I – 200/84	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Kreiskrankenhaus Grevenbroich – St. Elisabeth-Krankenhaus –	237

Inhaltsangabe der NfL II 65/84 vom 27. September 1984

II – 65/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 66/84 vom 27. September 1984

II – 66/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–31. August 1984)

Inhaltsangabe der NfL II 67–68/84 vom 27. September 1984

II – 67/84 Änderung der Bekanntmachung über die Zulassung von Sprechfunkgeräten in nicht-zulassungspflichtigen Luftfahrzeugen

II – 68/84 Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrt-technischen Betriebe und der selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

I – 197/84

Aufhebung der Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (ED-R61A)

Bonn, den 11.09.84
L 16/60.05.04/221 FS 84

Die Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (ED-R61A) vom 12. Juli 1984 (BAnz. S. 7641 vom 21. Juli 1984; NfL I – 175/84 vom 16. August 1984) wird hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 198/84

Bauarbeiten auf dem Flughafen Bremen

Bremen, den 28.08.84
031-8100-036-00/30

1. Start- und Landebahn

Ab sofort bis voraussichtlich 26.10.1984 werden in den Zeiten mit örtlicher Flugbeschränkung von 22. 30 Uhr bis 06. 30 Uhr Ortszeit an der Start- und Landebahn Bauarbeiten durchgeführt.

Luftfahrzeuge dürfen in dieser Zeit nicht starten und landen. Ausgenommen ist die Landung und der Start eines Flugzeuges im Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost.

2. Vorfeld und Rollbahnen

Ab sofort bis voraussichtlich Ende Dezember 1984 werden auf dem Vorfeld und den Einmündungsbereichen der Rollbahnen A, B und C Bauarbeiten durchgeführt. Teilflächen des Vorfeldes werden hierfür gesperrt.

Erforderliche Sperrungen der Rollbahnen werden durch NOTAM Class I bekanntgegeben.

Freie Hansestadt Bremen
Hafenbauamt Bremen
als Luftfahrtbehörde
Im Auftrag

Gröger

I – 199/84

Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide

Düsseldorf, den 21.08.84
53.8.11.10

Der Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH, Flugplatz, 4224 Hünxe, ist gemäß § 6 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung des LuftVG vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.03.1979 (BGBl. I S. 308) die Genehmigung zur Änderung des Verkehrslandeplatzes Dinslaken-Schwarze Heide (Änderungsgenehmigung) erteilt worden; der Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide ist zugelassen für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage.

Beschreibung des Geländes:

1. **Bezeichnung:** Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide

2. **Lage:** Im Kreis Wesel,
4 km nordwestlich der Ortslage
Kirchhellen

3. **Bezugspunkt:**
a) geographische Lage: 51° 37' 03" N
06° 51' 50" O

- b) Höhe über NN 65 m (213 Fuß)

4. Start- und Landebahn für Motorflugzeuge:

Belag:	Richtung:	Länge:	Breite:
Gras	094°/274°	780 m	30 m

5. Betriebsflächen für Segelflugzeuge:

	Richtung:	Länge:	Breite:
a) Startbahn:	094°/274°	900 m	20 m
b) Landebahn:	094°/274°	900 m	30 m
c) Seilauslege- bahn:	094°/274°	900 m	20 m

6. Start- und Landefläche für Hubschrauber:

- a) Belag: Gras
b) Abmessungen: 15 m x 15 m
c) An- und Abflugbereiche: Motorflug Platzrunde

7. Arten der Luftfahrzeuge, die den Verkehrslandeplatz benutzen dürfen:

1. Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
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:

- a) Windenstart,
- b) Flugzeugschleppstart.

8. Zweck des Verkehrslandeplatzes:

Der Verkehrslandeplatz dient dem allgemeinen Verkehr.

9. Haftpflichtversicherung:

300 000,- DM für Personen- und
300 000,- DM für Sachschäden.

Das geänderte Flugplatzgelände ist bereits abgenommen und für den Flugbetrieb im Rahmen des Genehmigungsbescheids vom 11.07.1984 freigegeben worden.

10. NfL I – 72/70 wird hiermit aufgehoben.

Der Regierungspräsident Düsseldorf
Im Auftrag

Lindemann

I – 200/84

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlande- platzes Kreiskrankenhaus Grevenbroich

– St. Elisabeth-Krankenhaus –

Düsseldorf, den 17.08.84
53.8.11.50/2

Dem Kreiskrankenhaus Grevenbroich – St. Elisabeth-Krankenhaus –, von-Werth-Str. 5, 4048 Grevenbroich 1, ist gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung des Luftverkehrs-Gesetzes vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13.03.1979 (BGBl. I S. 308) die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Hubschrauber-

Landeplatz für besondere Zwecke) auf dem Krankenhausgelände in Grevenbroich für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht erteilt worden.

Beschreibung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes:

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz
Kreis Krankenhaus Grevenbroich
– St. Elisabeth-Krankenhaus –
2. Lage: Ortslage Grevenbroich,
ca. 1 km östlich Bahnhof
Grevenbroich
ca. 1,6 km nördlich Autobahn-
anschlußstelle (A 540) Greven-
broich-Frimmersdorf
ca. 2,6 km südöstlich Autobahn-
anschlußstelle (A 46) Greven-
broich
3. Bezugspunkt:
a) geographische Lage: 51° 05' 31" N
06° 35' 42" O
- b) Höhe über NN: 53 m (174 ft)
4. Start- und Landefläche:
a) Abmessungen: Kreisfläche Halbmesser 7,5 m
b) Streifen: allseitig 10 m
c) Oberfläche: Gras
d) An- und Abflugsektoren: 060°/240° rw (gebogen)
023°/203° rw
172°/352° rw

5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Hubschrauber-Sonderlandeplatz benutzen dürfen:

Drehflügler bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 5,7 t.

6. Zweck des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes:

Hubschrauberrettungsdienst

7. Haftpflichtversicherung:

300.000,– DM für Personenschäden und
300.000,– DM für Sachschäden

Die Inbetriebnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes wird zu gegebener Zeit bekanntgegeben.

Regierungspräsident Düsseldorf
Im Auftrag

L i n d e m a n n

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 11. Oktober 1984

Inhaltsverzeichnis

I – 201/84	Bekanntmachung über Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen unterhalb Flugfläche 100	240
I – 202/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	240
I – 203/84	6. Änderung zur 10. Auflage des Sonderdrucks „Flugplätze mit Segelflugbetrieb“	241
I – 204/84	Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Friedrichshafen	242
I – 205/84	2. Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm	242
I – 206/84	Genehmigung des Verkehrslandeplatzes St. Peter-Ording	242
I – 207/84	Hubschrauberlandeplatz Ludwigsburg-Kreiskrankenhaus	242

Inhaltsangabe der NfL II 69/84 vom 11. Oktober 1984

II – 69/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 70 – 71/84 vom 11. Oktober 1984

II – 70/84 Änderung der Bekanntmachung über die Zulassung von Sprechfunkgeräten in nicht-zulassungspflichtigen Luftfahrzeugen

II – 71/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

Bekanntmachung über Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen unterhalb Flugfläche 100

Bonn, den 17.08.84
L 17/L 16/60.05.05/121 FS 84

Über die Durchführung von Flügen mit militärischen Strahlflugzeugen unterhalb Flugfläche 100 gebe ich im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Verteidigung bekannt:

1. Allgemeines

Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen werden überwiegend nach Sichtflugregeln durchgeführt. Sie sind nicht an feste Strecken und Höhen gebunden. Es wird vor allem der Luftraum unterhalb 1500 Fuß GND genutzt (Tiefflüge).

2. Tiefflüge mit militärischen Strahlflugzeugen

2.1 Tiefflüge am Tage

Diese werden durchgeführt

- im allgemeinen an Werktagen (montags bis freitags) 30 Minuten vor Sonnenaufgang, jedoch nicht vor 07.00 Uhr MEZ (bzw. Mitteleuropäische Sommerzeit während deren Gültigkeit) bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang, jedoch nicht nach 17.00 Uhr MEZ (bzw. Mitteleuropäische Sommerzeit während deren Gültigkeit)

Anmerkung: zeitliche Abweichungen sind in Einzelfällen möglich.

- im unkontrollierten Luftraum bei einer Mindest-Flugsicht von 5 km und 500 Fuß Abstand von Wolken,
- im kontrollierten Luftraum nach den hier geltenden Sichtflugregeln,
- nahezu über dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zwischen 500 Fuß und 1500 Fuß GND,
- in bestimmten abgegrenzten Gebieten auch herunter bis 250 Fuß GND (250 Fuß-Tieffluggebiete: siehe Luftfahrkarte ICAO 1 : 500 000)

Anmerkung: räumliche Abweichungen sind in Einzelfällen möglich.

Besonderer Hinweis

Mit Tag-Tiefflügen muß auch unterhalb von CVFR-Gebieten gerechnet werden. Unterhalb dieser Lufträume gilt für militärische Flugzeugführer die Empfehlung, Tiefflüge nicht höher als 1000 Fuß GND durchzuführen.

2.2 Tiefflüge bei Nacht

Diese Flüge werden durchgeführt

- montags bis freitags ohne Feiertage 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 24.00 Uhr MEZ (bzw. Mitteleuropäische Sommerzeit während deren Gültigkeit),
- im unkontrollierten und kontrollierten Luftraum in festgelegten Flughöhen sowie als Konturflüge in 1000 Fuß GND: siehe Streckenkarte „unterer Luftraum“ sowie NOTAM bezüglich Durchführung von Konturflügen und möglichen Änderungen von Streckenführungen,
- bei allen Wetterverhältnissen.

Besonderer Hinweis

Staffelung von den Nacht-Tiefflugstrecken erfolgt durch die Flugverkehrskontrollstellen nur im kontrollierten Luftraum für Flüge nach Instrumentenflugregeln und Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht.

3. Sonstige Hinweise

3.1 Sicherheitsempfehlungen für zivile Luftfahrzeugführer hinsichtlich militärischer Tiefflüge werden in der Anlage gegeben.

3.2 Das Luftwaffenamt hat an bestimmten Flugplätzen Schutz-zonen eingerichtet, die vom militärischen Luftverkehr im Tiefflug nicht durchflogen werden dürfen. Die zivilen Flugplätze und zivil mitbenutzten Militärflugplätze mit Schutzzone gibt die

Bundesanstalt für Flugsicherung bekannt (siehe Luftfahrthandbuch).

3.3 Zusätzliche allgemeine Fragen zum militärischen Tiefflug können an die Flugbetriebs- und Informationszentrale (FLIZ) beim Luftwaffenamt in 5000 Köln 90, Postfach 90 25 00/501/11 oder Telefon 02203/602 20 73 gerichtet werden.

4. Mit dieser Bekanntmachung wird folgende Bekanntmachung aufgehoben:

- Bekanntmachung über Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen unterhalb Flugfläche 100 vom 7. Juni 1984, L 17/L 16/60.05.05 - NfL I - 147/84 und deren Anlage.

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

H u c k

Anlage zu NfL I - 201/84

Sicherheitsempfehlungen für zivile Luftfahrzeugführer hinsichtlich militärischer Tiefflüge

Sofern nach Wetterlage und Zeit mit Tiefflügen militärischer Strahlflugzeuge zu rechnen ist, wird zivilen Luftfahrzeugführern, die einen Flug nach Sichtflugregeln planen, empfohlen:

am Tage

- Überlandflüge, soweit möglich und zulässig, oberhalb des Tiefflug-Höhenbandes durchzuführen,
- Flüge im Tiefflug-Höhenband auf das unvermeidbare Minimum zu beschränken; falls unvermeidbar: die Flüge so hoch wie möglich und zulässig durchzuführen,
- bei Flügen zu und von Landeplätzen und Segelfluggeländen dieses Höhenband so schnell wie möglich zu durchfliegen,
- bei Flügen zu und von Landeplätzen und Segelfluggeländen, an denen eine Tiefflugschutzzone eingerichtet wurde, den Sinkflug bzw. Steigflug im Bereich des Tiefflug-Höhenbandes innerhalb der Schutzzone durchzuführen,
- die Möglichkeit, Kontrollzonen und CVFR-Gebiete mit entsprechender Freigabe zu durchfliegen, verstärkt zu nutzen (bei CVFR-Flügen zusätzlich mit entsprechender Flugzeug-ausrüstung und CVFR-Berechtigung);

bei Nacht

- Nachttiefflugstrecken unbedingt zu meiden
- diese Strecke im rechten Winkel in 500 Fuß GND unter Einhaltung des Mindestabstandes zu Hindernissen (§ 12 Luftverkehrs-Ordnung) zu unterqueren oder unter Beachtung der Vorschriften für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum zu überqueren (u. a. Flugplan-abgabe, FS-Freigabe).

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen vom 03. September 1984

Bonn, den 03.09.84
L 16/60.05.04/210 FS 84

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in den Fluginformationsgebieten Bremen und

Düsseldorf für die Luftübung TREATY 84 das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 51 54 N 08 52 E – 51 54 N 09 20 E – 51 46 N 09 20 E – 51 46 N 08 47 E – 51 51 N 08 52 E – 51 54 N 08 52 E gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal von 1500 Fuß über Grund bis FL 60.

Daten und Zeiten:

Vom 5. bis 8. November 1984 täglich von 07.00 Uhr bis 16.00 Uhr MGZ.

2. Art der Flugbeschränkungen:

In dem unter Ziffer 1 bezeichneten Gebiet sind sowohl Flüge nach Sichtflugregeln als auch Flüge nach Instrumentenflugregeln von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen nur nach vorheriger Genehmigung durch die nachfolgend aufgeführte Stelle im Einzelfall möglich:

FASOC Commander
über Truppenübungsplatz Sennelager
Tel.: 05254 – 821

3. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen unterliegen der Strafnorm des § 62 des Luftverkehrsgesetzes.

Der Bundesminister
für Verkehr
im Auftrag

Eckhardt

I – 203/84

6. Änderung zur 10. Auflage des Sonderdrucks
„Flugplätze mit Segelflugbetrieb“
vom 1. Mai 1980

Frankfurt a. M., 20.09.84
Büro NfL R – 34 40 00

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 1. Mai 1980 (s. NFL I – 153/80).

Baden-Württemberg

ändern:

Nr. 21	Donaueschingen-Villingen	WS	L
	47 58 28 N 08 31 23 O	FS	
	679 m	SMS	

Bayern

neu:

Nr. 15a	Bad Königshofen	WS	S
	Ldkr. Rhön-Grabfeld	SMS	
	50 17 19 N 10 25 24 O		
	313,80 m		

Nr. 103a	Ochsenfurt	FS	L
	Ldkr. Würzburg	SMS	
	49 40 31 N 10 04 22 O		
	248 m		

ändern:

Nr. 14	Bad Brückenau-Oberleichtersbach	WS	S
	Ldkr. Bad Kissingen		
	50 16 23 N 09 49 30 O		
	401,50 m		

Nr. 60	Haidberg		
	in		
"Nr. 136	Zell-Haidberg	WS	S
	Ldkr. Hof		
	50 08 19 N 11 47 45 O		
	580 m"		

Nr. 97	Neumarkt/Opf.	WS	L
	Ldkr. Neumarkt	FS	
	49 17 12 N 11 26 46 O	SMS	
	425 m		

Nr. 116	Saupurzel		
	in		
"Nr. 72a	Karlstadt-Saupurzel	WS	S
	Ldkr. Main-Spessart	FS	
	49 48 20 N 09 47 30 O	SMS	
	244 m"		

Hessen

löschen:

Nr. 57	Thalheim/Westerwald		
--------	---------------------	--	--

Niedersachsen

neu:

Nr. 20 a	Damme	FS	L
	52 29 20 N 08 11 13 O	SMS	
	46 m		

ändern:

Nr. 9	Bad Pyrmont	WS	L
	Ldkr. Hameln-Pyrmont	FS	
	51 58 08 N 09 17 39 O	SMS	
	349 m		

Nr. 52	Rote Wiese	WS	S
	Ldkr. Helmstedt	FS	
	52 14 09 N 10 58 56 O	SMS	
	111 m		

Nr. 53	Salzgitter-Drütte	FS	L
	Stadt Salzgitter	SMS	
	52 09 26 N 10 25 56 O		
	98,50 m		

Nordrhein-Westfalen

ändern:

Nr. 18	Dorsten-Am Kanal	WS	S
	Kr. Recklinghausen	SMS	
	51 39 45 N 06 59 09 O		
	31,50 m		

Nr. 21	Eisernhardt bei Siegen		
	in		
"Nr. 62a	Siegen-Eisernhardt	WS	S
	50 50 19 N 08 00 50 O	FS	
	388 m"	SMS	

Nr. 33	Hünsborn	WS	L
	Kr. Siegen	FS	
	50 55 49 N 07 54 00 O	SMS	
	398 m		

Nr. 34	Iserlohn-Rheinermark	WS	S
	Märkischer Kreis	FS	
	51 25 49 N 07 38 39 O	SMS	
	191 m		

Nr. 66	Vinsebeck-Frankenberg	WS	S
	Kr. Höxter		
	51 50 47 N 09 00 52 O		
	245 m		

Der Präsident
der Bundesanstalt
für Flugsicherung
In Vertretung

Hielscher

I – 204/84

Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Friedrichshafen

Tübingen, den 25.09.84
24-14/8522/Friedrichshafen

Unter Bezugnahme auf die Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Friedrichshafen – veröffentlicht in den NfL I – 239/68 und NfL I – 359/70 (Nachtflugbetrieb) gibt das Regierungspräsidium nachfolgende Änderungen bekannt.

1. Flugplatzbezugspunkt:

geogr. Breite und Länge: 47° 40' 21" N
09° 30' 47" O

2. Bewegungsflächen:

Rollbahnen	Breite	SFC	Tragfähigkeit
A	12 m	CONC	
B	15 m	CONC	
C	12 m	CONC	12 000 kg MPW,
D	12 m	ASPH	
E	12 m	CONC	PPR bis 20 000 kg MPW
E	15 m zwischen	C u. B	
F	12 m	CONC	

3. Öffnungszeiten:

Winterperiode: unverändert – wie bisher
Sommerperiode: 0400–2000; Sat., Sun, HOL
0700–SS + 30, spätestens 1800
andere Zeiten PPR am vorherigen Werktag
1100

Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag

Putzhammer

I – 205/84

2. Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm

Kiel, den 29.08.84
VII 560b-6009/4

Gemäß § 6 Abs. 4 S. 2 Luftverkehrsgesetz i.d.F. vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit den §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung i.d.F. vom 01.04.1979 (BGBl. I S. 307) genehmige ich, daß bemannte Freiballone den Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm benutzen dürfen.

Die Genehmigung NfL I – 308/74 vom 20.08.1974 wird unter „Zugelassene Luftfahrzeuge“ wie folgt ergänzt:

Bemannte Freiballone

Alle übrigen Angaben, Auflagen und Daten bleiben unberührt.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
– Abt. Verkehrswirtschaft –
Im Auftrag

Harbeck

I – 206/84

Genehmigung des Verkehrslandeplatzes St. Peter-Ording

Kiel, den 12.09.84
VII 560b-6009/4

Gem. § 6 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) in Verbindung mit den §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 13.03.1979 (BGBl. I S. 308) wird mit Wirkung vom 01. Mai 1984 der

Flugplatzbetriebsgesellschaft
St. Peter-Ording mbH
Flugplatz Wittendün
2252 St. Peter-Ording
Telefon 04863 – 2042

der Betrieb des Verkehrslandeplatzes St. Peter-Ording für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände genehmigt.

Die Grenzen und die Anlagen des Landeplatzes sowie die Auflagen und Hinweise ergeben sich aus der letztmals am 20.02.76 gegenüber der Flughafen Sylt GmbH als Rechtsvorgängerin erteilten Genehmigung (s. NfL I – 101/76).

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
– Abt. Verkehrswirtschaft –
Im Auftrag

Harbeck

I – 207/84

Hubschrauberlandeplatz Ludwigsburg-Kreiskrankenhaus

Stuttgart, den 13.04.83
24-8735 KKH Ludwigsburg

Die Genehmigung für den Hubschrauberlandeplatz Ludwigsburg-Kreiskrankenhaus, Nr. 24-8735 KKH/43 vom 09.12.1980 des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde nicht rechtskräftig. Somit konnte auch die Gestattung der Betriebsaufnahme nicht erteilt werden.

NfL I – 17/81 wird hiermit aufgehoben.

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag

Schmid

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 25. Oktober 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 208/84	Erweiterung der Einschränkungen des Nachtluftverkehrs auf dem Flughafen Frankfurt/Main für die Zivilluftfahrt	244
I – 209/84	Betriebszeiten und örtliche Flugbeschränkungen für den Flughafen Hannover	244
I – 210/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R 57	244
I – 211/84	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bad Pyrmont	245
I – 212/84	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Nordholz-Spieka	245
I – 213/84	Hubschraubersonderlandeplatz Kassel-Mittelfeld – Verzicht auf die Ausübung der Rechte aus der Genehmigung zum 31.12.1984	245
I – 214/84	Fragenkatalog für Privatflugzeugführer (PPL (A)) – Berichtigung Nr. 2	245

Inhaltsangabe der NfL II 72/84 vom 25. Oktober 1984

II – 72/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 73/84 vom 25. Oktober 1984

II – 73/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–30. September 1984)

Inhaltsangabe der NfL II 74–76/84 vom 25. Oktober 1984

II – 74/84 Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr zur Eintragung von Musterberechtigungen in Luftfahrerscheine

II – 75/84 Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals – Heft 4 –

II – 76/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

I – 208/84

Erweiterung der Einschränkungen des Nachtluftverkehrs auf dem Flughafen Frankfurt/Main für die Zivilluftfahrt

Wiesbaden, den 10.10.84
III a 3 – 66 m 04.09
III a 4 – 66 m 56.13

Die bestehenden Nachtflugbeschränkungen auf dem Flughafen Frankfurt/Main werden mit Wirkung vom 01.11.1984 wie folgt erweitert:

In der Zeit von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit dürfen Luftfahrzeuge, die nicht die Voraussetzungen des Anhangs 16, Teil II zum ICAO-Abkommen erfüllen, weder starten noch landen.

Von diesen Beschränkungen sind ausgenommen:

– Landungen von Luftfahrzeugen, die nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Frankfurt/Main als Ausweichflughafen anfliegen –

– Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich in medizinischen Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätzen befinden oder die für Funk- und Radarmessungen eingesetzt werden –

Die bestehenden Nachtflugbeschränkungen bleiben im übrigen unberührt.

Der Hessische Minister
für
Wirtschaft und Technik
Im Auftrag

Dr. Ludwig

I – 209/84

Betriebszeiten und örtliche Flugbeschränkungen für den Flughafen Hannover

Hannover, den 01.10.84
44-21.15e

Der Flughafen ist von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr mit folgenden Einschränkungen geöffnet:

1. In der Zeit von 23.00 Uhr Ortszeit bis 06.00 Uhr Ortszeit dürfen Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen nicht verkehren.

2. Ausgenommen sind:

2.1 Landungen verspäteter Flugzeuge im regelmäßigen Luftverkehr;
2.2 4 Post- oder Frachtflüge pro Nacht; ab 01.07.1985 dürfen hierfür nur noch Flugzeuge eingesetzt werden, die die im Anhang 16 Kap. 2 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten;

2.3 der Berlinverkehr bis 24.00 Uhr Ortszeit;

2.4 Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb;

2.5 Flugzeuge, die die im Anhang 16 Kap. 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten;

2.6 Flugzeuge der Hapag-Lloyd-Fluggesellschaft, die die im Anhang 16 Kap. 2 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten;

2.7 Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit notwendig sind;

2.8 Starts und Landungen in Notfällen;

2.9 Starts und Landungen in Härtefällen nach Genehmigung durch den Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr; gelegentlich kurzfristig anfallende Flüge im Berlinverkehr bedürfen dieser Genehmigung nicht.

3. Schubumkehr darf in der Zeit von 21.00 Uhr Ortszeit bis 06.00 Uhr Ortszeit nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird von dieser Regelung nicht erfaßt.

4. Probeläufe mit Strahltriebwerken dürfen in der Zeit von 22.00 Uhr Ortszeit bis 06.00 Uhr Ortszeit nicht durchgeführt werden. Ausgenommen sind Flugzeuge der Luftfahrtunternehmen Hapag-Lloyd-Fluggesellschaft, Lufthansa und Condor in der Zeit von 22.00 Uhr Ortszeit bis 24.00 Uhr Ortszeit und in der Zeit von 04.00 Uhr Ortszeit bis 06.00 Uhr Ortszeit.

Leerlauf-Probeläufe werden von dieser Regelung nicht erfaßt.

5. Übungs- und Überprüfungsflüge mit Flugzeugen von mehr als 5,7 t zulässigem Höchstgewicht sind nur werktags zu folgenden Zeiten zulässig:

Montag bis Freitag von 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr und 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr Ortszeit,
Sonnabend von 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr Ortszeit.

6. Platzrundenflüge mit Flugzeugen von mehr als 5,7 t zulässigem Höchstgewicht sind nur zulässig

a) mit Zustimmung der FS-Stelle Hannover

b) nur innerhalb der unter 5. genannten Zeiten.

Bei Platzrundenflügen soll möglichst nach Westen gestartet und gelandet werden und – soweit es die Leistungsdaten des Luftfahrzeugs zulassen – in der Mitte der Bahn aufgesetzt werden. Flugzeuge der Bundeswehr dürfen montags bis freitags auch in der Zeit von 18.00 bis 23.00 Uhr Ortszeit Übungsflüge durchführen, wenn

a) die FS-Stelle Hannover zustimmt

b) vorzugsweise die Nordparallelbahn benutzt wird und

c) diese Flüge an nicht mehr als 10 Tagen im Jahr erfolgen und nicht häufiger als zweimal pro Woche.

7. Flugzeuge unter 5,7 t zulässigem Höchstgewicht dürfen nach 21.00 Uhr Ortszeit nicht mehr als drei aufeinanderfolgende Platzrundenflüge oder IFR-Übungsflüge machen.

8. Die vorstehenden Betriebsbeschränkungen sind befristet bis zum 31.12.1987.

9. Die Neufassung tritt mit Wirkung vom 01.11.1984 in Kraft. Gleichzeitig werden NfL I – 202/80 und I – 65/82 aufgehoben.

Der Niedersächsische Minister für
Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

Dr. Fietz

I – 210/84

Bekanntmachung über die vorübergehende Anhebung des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R 57

Frankfurt a.M., den 27.09.84
LRNZ-LNS 1, 321 51

Die Obergrenze des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R 57 (Meldorfer Bucht) wird zu den nachfolgenden Zeiten auf eine Höhe von 22500 Fuß über NN angehoben.

Vom 26. November 1984 bis 30. November 1984 und vom 10. Dezember 1984 bis 14. Dezember 1984 täglich von 08.00 Uhr bis 11.00 Uhr MGZ und von 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr MGZ.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

H i e l s c h e r

I – 211/84

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bad Pyrmont

Braunschweig, den 19.09.84
306.30311-9

Die der Luftsportgemeinschaft Bad Pyrmont-Lügde e.V. am 06.05.1983 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Bad Pyrmont (NfL I – 135/83) habe ich am 12.09.1984 geändert.

Unter 9. wird angefügt:
„g) Bemannte Freiballone“

Bezirksregierung Braunschweig
Im Auftrag

B o c k

I – 212/84

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Nordholz-Spieka

Oldenburg, den 22.09.84
306.30311-38

Die Bezirksregierung Weser-Ems in Oldenburg hat die der Sportfluggruppe Nordholz e.V., 2851 Nordholz, am 21.10.1981 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) am 20.08.1984 geändert. Die Genehmigung wird nachfolgend neu bekanntgemacht. Genehmigungsnehmer ist nun die Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V., Postfach 24, 2851 Nordholz.

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Nordholz-Spieka
2. Lage: 5,5 NM SSW Cuxhaven
3. Flugplatzbezugspunkt:
 - a) geographische Koordinaten: 53° 46' 07" N/08° 38' 41" O
 - b) Höhe über NN: 22 m
- 4.1 Start- und Landebahn (Gras):
 - a) Richtung: 080°/260° rechtweisend
 - b) Länge: 875 m
 - c) Breite: 30 m
 - d) Rollbahn: 1 Rollbahn mit 10 m Breite nördlich der Start- und Landebahn

4.2 Betriebsflächen für Segelflugzeuge (Windenstart):

- a) Richtung: 080°/260° rechtweisend
 - b) Länge: 1.000 m
 - c) Breite: 30 m
 - d) Start- und Landebahn: 700 m x 30 m
 - e) Seilauslegebahn: 1.000 m
5. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:
1. Flugzeuge bis zu 2.000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
 2. Selbststartende Motorsegler

3. Segelflugzeuge (Startart: Flugzeugschlepp und Windenstart)

6. Der Sonderlandeplatz dient den Mitgliedern der Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V. für die Benutzung mit den unter Nr. 5 genannten Luftfahrzeugen. Andere Luftfahrzeugführer dürfen den Sonderlandeplatz nur mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR) anfliegen.

7. NfL I – 113/82 wird hiermit aufgehoben.

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

I – 213/84

Hubschraubersonderlandeplatz Kassel-Mittelfeld

Verzicht auf die Ausübung der Rechte aus der Genehmigung zum 31.12.1984

Wiesbaden, den 28.09.84
III a 3 - 66 m 08.07

Antragsgemäß habe ich dem Platzhalter, Henschel Flugzeug-Werke GmbH Kassel, bestätigt, daß er zum 31. Dezember 1984 auf die Ausübung der Rechte aus der Genehmigung vom 28. Dezember 1970 und den Nachträgen dazu vom 14.06.1973, 03.08.1977 und 22.11.1982 für den Hubschraubersonderlandeplatz Kassel-Mittelfeld verzichtet.

Die vorgenannte Genehmigung und die Nachträge dazu werden somit ab 01.01.1985 gegenstandslos.

NfL I – 253/70 und I – 21/83 werden ab 01.01.1985 aufgehoben.

Der Hessische Minister für
Wirtschaft und Technik
Im Auftrag

D r . L u d w i g

I – 214/84

Fragenkatalog für Privatflugzeugführer (PPL (A)) – Berichtigung Nr. 2

Frankfurt a. M., den 17.10.84
Büro NfL-R-34 40 00

Die Berichtigung Nr. 2* zum Fragenkatalog für Privatflugzeugführer (PPL (A)) ist ab sofort lieferbar. Sie kann bezogen werden zum Preis von DM 8,- von der Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Postfach 16 264
6000 Frankfurt (Main) 16
Tel. 069 – 23 15 13

* Berichtigung Nr. 1 (NfL I – 83/84) enthielt die Alternativbeispiele Navigation zum Fragenkatalog für Privatflugzeugführer (PPL (A)).

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 08. November 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 215/84	15. VO zur Änderung der 64. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)	248
I – 216/84	zurückgezogen	
I – 217/84	4. VO zur Änderung der 83. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück)	249
I – 218/84	2. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	249
I – 219/84	Änderung von Flughöhen innerhalb der veröffentlichten Nachttiefflugstrecken	250
I – 220/84	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Braunschweig	250
I – 221/84	Bekanntmachung über die Herausgabe eines Fragenkataloges der theoretischen Prüfung zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrer – Fragenkatalog für Segelflugzeugführer –	252
I – 222/84	Nachtrag zur Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Egelsbach	252
I – 223/84	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Fulda-Jossa	252
I – 224/84	Sonderlandeplatz Gießen-Lützellinden	252
I – 225/84	Sonderlandeplatz Nordholz-Spieka	253

Inhaltsangabe der NfL II 77/84 vom 08. November 1984

II – 77/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 78–79/84 vom 08. November 1984

II – 78/84 3. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

II – 79/84 Durchführung von Fluglehrerfortbildungslehrgängen

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Vierundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instru-
mentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

vom 24. Oktober 1984

Frankfurt a. M., den 24.10.84
11/14 – 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 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 62) wird verordnet:

Artikel 1

Die Vierundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 22. Juli 1977 (BANz. Nr. 147 vom 10. August 1977; NfL I – 284/77), zuletzt geändert durch die Vierzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 10. April 1984 (BANz. S. 3501, NfL I – 103/84), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 wird Absatz 4 durch folgende Fassung ersetzt:
 "(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Frankfurt DVORTAC werden, durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:
 Im Uhrzeigersinn: von 110° – 190° : 4300
 von 190° – 335° : 3100
 von 335° – 110° : 3500 "
2. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 5, DF 15 durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 5, DF 15: Geradeaus bis 5.5 DME FFM; Rechtskurve, Steuerkurs 280° (bei Startbahn 25L; Steuerkurs 290°) aufnehmen; auf R 261 FFM bis zum Durchfliegen von 3500; Rechtskurve, Weiterflug bis TAU (▲), jedoch nicht vor Erreichen des R 261 FFM; auf R 049 TAU bis GIN (▲). Anfangsflughöhe: 5000 "
3. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 6, DF 16 durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 6, DF 16: Geradeaus bis 4.5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve, in Richtung RID bis 11 DME RID; Linkskurve, Kurs 120° in Richtung KNG erfliegen, über KNG (▲), B 1 bis DKB (▲). Anfangsflughöhe: 5000 "
4. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 6A, DF 16A, durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 6A, DF 16A: Geradeaus bis 4.5 DME FFM, unmittelbar Linkskurve in Richtung RID bis 11 DME RID; Linkskurve, Kurs 120° in Richtung KNG erfliegen, Flug bis KNG (▲) fortsetzen. Anfangsflughöhe: 5000
 Anmerkung: Nur für Flüge, die im Nahverkehrsbereich Nürnberg enden. "
5. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 7, DF 17 durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 7, DF 17: Geradeaus bis 4.5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve in Richtung RID bis 11 DME RID; Linkskurve, Kurs 120° in Richtung KNG erfliegen, über KNG (▲), B 1, DKB (▲), R 11 bis BAY (▲). Anfangsflughöhe: 5000
 Anmerkung: Nur für Flüge über BAY und OKG. "
6. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 9, DF 19 durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 9, DF 19: Geradeaus bis 4.5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve auf Steuerkurs 200° bis zum Erfliegen des R 224 FFM; Rechtskurve, auf R 224 FFM bis 18 DME FFM
 Rechtskurve, auf G1S bis KIR (▲). Anfangsflughöhe: 5000
 Anmerkung: Zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ (zwischen 2000 und 0500 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) ist die Abflugstrecke DF 89 zu benutzen. "
7. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 89 durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 89: Geradeaus bis 4.5 DME FFM; unmittelbar Linkskurve auf Steuerkurs 175° bis zum Erfliegen des R 224 FFM; Rechtskurve, auf R 224 FFM bis 18 DME FFM; Rechtskurve, über G1S bis KIR (▲); Anfangsflughöhe: 5000
 Anmerkung: Für alle Flüge zwischen 2100 und 0600 Uhr MGZ (zwischen 2000 und 0500 Uhr MGZ während der gesetzlichen Sommerzeit) anstelle DF 9/DF 19. "
8. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 25 durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 25: Geradeaus bis FR (2 DME östlich FFM); unmittelbar Linkskurve, auf R 206 MTR bis MTR (▲); Linkskurve, auf R 359 MTR bis GIN (▲); Anfangsflughöhe: 5000
 Mindestreiseflughöhe: von 25 DME FFM bis GIN: 4500 "
9. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 29 durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 29: Geradeaus bis 1 DME westlich FFM; unmittelbar Rechtskurve, auf R 202 FFM bis 15 DME FFM, Rechtskurve, auf G1S bis KIR (▲). Anfangsflughöhe: 4000
 Höhenbeschränkungen: 4 DME FFM ist in 2500 oder darüber zu überfliegen.
 Anmerkung: Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist Abflugstrecke DF 39 zu beantragen. "
10. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 35 durch folgende Fassung ersetzt:
 "DF 35: Geradeaus, bis FR (2 DME östlich FFM); unmittelbar Linkskurve, auf R 206 MTR bis MTR (▲); Linkskurve, auf R 359 MTR bis GIN (▲). Anfangsflughöhe: 5000
 Mindestreiseflughöhe: von 25 DME FFM bis GIN: 4500 "

11. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 39 durch folgende Fassung ersetzt:

“DF 39: Über FR bis 3 DME FFM;
Rechtskurve, auf R 194 MTR bis zum Kreuzen des R 087 RID;
Rechtskurve, auf R 096 RID bis RID (▲);
auf G1S bis KIR (▲).
Anfangsflughöhe: 4000 “

12. In § 3 Abs. 2 Nr. 3 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 42 durch folgende Fassung ersetzt:

“DF 42: Rechtskurve, auf Steuerkurs 200°
bis zum Erfliegen des R 224 FFM,
Rechtskurve, auf R 224 FFM bis 14 DME FFM,
Rechtskurve auf R 304 RID bis RUD (▲).
Kurs 004° bis zum Erfliegen des R 332 TAU,
auf R 332 TAU bis BAM (▲),
Linkskurve auf R 324 BAM über FOXTO (▲) bis TGE;
auf Kurs 324° R 113 SPY in Richtung SPY erfliegen.
Anfangsflughöhe: 4000
Mindestreiseflughöhen: von 14 DME FFM
bis RUD 3500
von RUD bis
FOXTO: 4500 “

13. In § 3 Abs. 2 Nr. 3 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 49 durch folgende Fassung ersetzt:

“DF 49: Rechtskurve, auf Kurs 200°
bis zum Erfliegen des R 224 FFM,
Rechtskurve, auf R 224 FFM bis 18 DME FFM,
Rechtskurve auf G1S bis KIR (▲).
Anfangsflughöhe: 4000
Anmerkung: Wird normalerweise **nicht** bei
Landerichtung 07
zugewiesen. “

14. In § 3 Abs. 2 Nr. 3 wird die Beschreibung der Abflugstrecke DF 59 durch folgende Fassung ersetzt:

“DF 59: Auf R 356 RID bis 6 DME RID,
Rechtskurve, Steuerkurs 240°
bis zum Erfliegen des R 276 RID,
auf G1S bis KIR (▲).
Anfangsflughöhe: 4000 “

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Dezember 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 216/84 zurückgezogen

I – 217/84

Vierte Verordnung zur Änderung der Dreiundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück) vom 02. Oktober 1984

Frankfurt a. M., den 02.10.84
11/14 – 112

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S 61), wird verordnet:

Artikel 1

Die Dreiundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück) vom 14. August 1981 (BAnz. Nr. 176 vom 22. September 1981; NfL I – 272/81), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 15. Februar 1984 (BAnz. S. 2104, NfL I – 60/84), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Bezeichnung der Abflugstrecke „LG 1“ durch die Angabe „LG 8“ ersetzt.
2. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Bezeichnung der Abflugstrecke „LG 21“ durch die Angabe „LG 28“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Dezember 1984 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

In Vertretung

Hielscher

I – 218/84

Zweite Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 16. Oktober 1984

Bonn, den 16.10.84
L 16/60.05.02/250 FS 84

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 06. Juni 1984 (BAnz. S. 6441 vom 29. Juni 1984; NfL I – 146/84 vom 21. Juni 1984) geändert durch die erste Änderungsbekanntmachung vom 24. August 1984 (BAnz. S. 9810 vom 01. September 1984; NfL I – 188/84 vom 13. September 1984), wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt 1 Nr. 2 werden
 - a) bei der Kontrollzone „Coleman“ die Angaben zur zeitlichen Wirksamkeit durch folgende Fassung ersetzt:

„Zeitliche Wirksamkeit:

Montag bis Freitag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr MGZ, an US-Feiertagen, die auf die Tage Montag bis Freitag fallen, von 0700 (0600) Uhr bis 1500 (1400) Uhr MGZ.“

- b) bei der Kontrollzone „Faßberg“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„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 in rechtweisender Richtung 268° und 6 sm in rechtweisender Richtung 088° zu dieser Linie;

c) in Uhrzeigerichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt von 52 58 00 N 10 04 30 O bis 10 58 10 N 10 17 30 O.“

- c) bei der Kontrollzone „Hannover“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

52 34 30 N 09 23 00 O – 52 30 45 N 09 52 45 O –
52 24 05 N 09 52 20 O – 52 20 55 N 09 25 30 O –
52 24 05 N 09 15 00 O – 52 28 40 N 09 13 40 O –
52 34 30 N 09 23 00 O.“

- d) bei der Kontrollzone „Heidelberg“ die Angaben zur oberen Begrenzung „579 m (1900 Fuß) über NN“ durch die Angabe „792 m (2600 Fuß) über NN“ sowie die Angaben zur zeitlichen Wirksamkeit durch folgende Fassung ersetzt:

„Zeitliche Wirksamkeit:

Montag bis Freitag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr MGZ; Samstag und Sonntag täglich von 0630 (0530) bis 1500 (1400) Uhr MGZ.“

- e) bei der Kontrollzone „Lahr“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

48 26 25 N 07 45 40 O – 48 27 10 N 07 48 40 O –
48 29 50 N 07 51 00 O – 48 27 00 N 07 58 30 O –
48 14 35 N 07 48 35 O – 48 17 15 N 07 41 30 O –
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48 26 25 N
07 45 40 O.“

- f) bei der Kontrollzone „Söllingen“ die Angaben zur seitlichen Begrenzung durch folgende Fassung ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

48 53 50 N 08 08 50 O – 48 51 05 N 08 15 05 O –
48 39 25 N 08 02 20 O – 48 42 10 N 07 56 35 O –
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 48 53 50 N
08 08 50 O.“

2. In Abschnitt IV Nr. 1 wird

- a) die Beschreibung der seitlichen Begrenzung des Nahverkehrsbereiches „Faßberg“ durch folgende Fassung ersetzt:

„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 47 10 N 10 16 00 O – 52 44 00 N 10 16 00 O –
52 42 50 N 10 04 00 O – 52 46 45 N 10 04 00 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.“

- b) die Beschreibung des Nahverkehrsbereiches „Grafenwöhr“ durch folgende Fassung ersetzt:

„Grafenwöhr

Seitliche Begrenzung:

50 04 00 N 11 50 30 O – 49 48 20 N 12 10 45 O –

in Uhrzeigerichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 12 sm um den Punkt 49 40 40 N 11 56 48 O –
49 29 15 N 12 02 32 O – 49 56 15 N 11 32 15 O –
50 04 00 N 11 50 30 O.

Obere Begrenzung:

1829 m (6000 Fuß) über NN

Untere Begrenzung:

305 m (1000 Fuß) über Grund.“

- c) beim Nahverkehrsbereich „Nürnberg“ unter „Sektor A2“

„Seitliche Begrenzung“ die Koordinate „49 52 15 N
11 36 00 O“ durch die Koordinate „49 52 15 N 11 36 40 O“
ersetzt.

Diese Bekanntmachung tritt am 20. Dezember 1984 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Eckhardt

I – 219/84

Änderung von Flughöhen innerhalb der veröffentlichten Nachtflughöhenstrecken

Frankfurt a. M., den 23.10.84
BFS/Z – I 1 a 1 – 321 2

Mit Wirkung vom 22. November 1984 tritt innerhalb der veröffentlichten Nachtflughöhenstrecken folgende Änderung in Kraft:

Zwischen den Wendepunkten „B 07“ und „B 08“ wird die festgelegte Flughöhe sowie die Flughöhe für Notfälle von 3500 Fuß über NN auf 3800 Fuß über NN angehoben.

Der Präsident

der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Philipp

I – 220/84

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Braunschweig

Hannover, den 16.10.84
44 -21.41

Teil I

Landegebühren

1. Für Landungen von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Landegebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzunternehmer zu entrichten. Die Landegebühr wird mit der Landung fällig und ist in bar oder im Einzugsverfahren zu entrichten. Sie ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Ermäßigte lärm-differenzierte Landegebühren werden nur bei Vorlage eines Lärmzeugnisses nach NfL II – 50/1980 oder eines entsprechenden ausländischen amtlichen Lärmzeugnisses und einem Lärmgrenzwert nach der Bekanntmachung der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) – NfL II – 73/1981, Strahlflugzeuge mit einem Lärmzeugnis nach ICAO-Anhang 16, Kapitel 2 und 3, entsprechend diesen Luftfahrzeugen – bei der Gebührenrechnungsstelle des Flugplatzhalters gewährt.

Eine Landegebuhr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu entrichten. Keine Landegebuhr ist für Flugbewegungen eines Drehflüglers innerhalb des Flugplatzes zu entrichten, die den Rollbewegungen von Flugzeugen entsprechen.

2. Für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Landegebuhr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

a) Die Landegebuhr beträgt

- bei einem Höchstabfluggewicht bis 2 000 kg im Gewichtsbereich

	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis
bis 1000 kg	DM 8,10	DM 7,80
über 1000 kg bis 1200 kg	DM 9,60	DM 9,10
über 1200 kg bis 1400 kg	DM 17,20	DM 16,50
über 1400 kg bis 2000 kg	DM 25,70	DM 24,70

- bei einem Höchstabfluggewicht über 2 000 kg für je angefangene 1 000 kg des Höchstabfluggewichtes mit Lärmzeugnis
DM 13,70,
- ohne Lärmzeugnis
DM 14,40.

b) Für Schul- und Einweisungsflüge werden Ermäßigungen gewährt, sofern Start oder Landung nicht außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten des Flugplatzes erfolgen.

Die ermäßigte Landegebuhr beträgt

- bei einem Höchstabfluggewicht bis 2 000 kg 50 v. H.
 - bei einem Höchstabfluggewicht über 2 000 kg 35 v. H.
- der nach 2 a) maßgebenden Sätze, mindestens jedoch
DM 5,90
- (Lfz ohne Lärmzeugnis nach Teil I, Nr. 1) und
(Lfz mit Lärmzeugnis nach Teil I, Nr. 1) DM 5,60

Schulflüge im Sinne der Gebührenordnung sind Flüge, die ein Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) durchgeführt und die zum Erwerb eines Luftfahrerscheines oder zusätzlicher Berechtigungen im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) notwendig sind. Hierzu zählen auch Ausbildungsflüge für CVFR-Berechtigungen. Wird bei einem dieser Voraussetzungen entsprechenden Schulflug eines Segelflugzeuges ein Schleppflugzeug verwendet, so wird der Flug des Schleppflugzeuges für die Gebührenberechnung einem Schulflug gleichgestellt.

Als Einweisungsflüge im Sinne der Gebührenordnung gelten Flüge, die ein Luftfahrer zum Erwerb einer Musterberechtigung gem. §§ 66 ff. LuftPersV durchführen muß. Die Ermäßigung gilt nicht für Flüge zum Vertrautmachen nach § 69 Abs. 4, LuftPersV.

c) Ein Zuschlag zur Landegebuhr ist zu entrichten, wenn in der Zeit von SS + 30 bis SR – 30 (Ortszeit) die Flugplatzbeheizung während der Landung eingeschaltet ist. Der Zuschlag beträgt für:

Platz- und erweiterte Platzflüge (Start und Landung Braunschweig)	je angefangene 1/4 Stunde	DM 10,30
---	---------------------------	----------

Bei Schul- und Einweisungsflügen wird der Zuschlag um 50 v. H. ermäßigt.

VFR- und IFR-Überlandflüge	je Bewegung	DM 10,30
----------------------------	-------------	----------

d) Für Öffnungszeiten PPR sind zusätzliche Gebühren zu entrichten.

Die Gebühren betragen	je angefangene 1/2 Stunde	DM 31,20
-----------------------	---------------------------	----------

e) Bei **Notlandungen** wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist keine Landegebuhr zu entrichten, Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

3. Für **Segelflugzeuge** beträgt die Landegebuhr DM 1,30.

4. Für **Ultra-Leichtflugzeuge** beträgt die Landegebuhr DM 1,50.

Teil II

Abstellgebühren

1. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben deren 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 Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

a) Die Abstellgebühr beträgt

- für je angefangene 24 Stunden und
 - bei einem Höchstabfluggewicht bis 2 000 kg
- | | |
|--------------------------|---------|
| bis 1000 kg | DM 2,80 |
| über 1000 kg bis 1200 kg | DM 3,50 |
| über 1200 kg bis 1400 kg | DM 4,10 |
| über 1400 kg bis 2000 kg | DM 5,50 |
- bei einem Höchstabfluggewicht über 2 000 kg für je angefangene 1000 kg
DM 2,80

b) Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellgebühr maßgebend ist, beginnt 6 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeuges bzw. 6 Stunden nach Beendigung seiner Unterstellung.

Teil III

Ankermastgebühren

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist anstelle von Lande- und Abstellgebühren eine Ankermastgebühr zu entrichten. Diese wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig.

Die Ankermastgebühr beträgt

für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden	DM 130,20
für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden	DM 191,90

Der Zeitraum, der für die Berechnung der Ankermastgebühr maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

Die Ankermastgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer), der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Teil IV

Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01.01.1985 in Kraft. Die bisherige Gebührenordnung des Verkehrsflughafens Braunschweig NfL I – 206/83 tritt zum gleichen Zeitpunkt außer Kraft.

Genehmigt,
Hannover, den 16.10.1984
Der Niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr

Braunschweig, den 11.10.1984
Flughafengesellschaft Braunschweig mbH

Im Auftrag

Dr. F i e t z

B a u m b a c h

I – 221/84

**Bekanntmachung
über die Herausgabe eines Fragenkataloges
der theoretischen Prüfung zum Erwerb
von Erlaubnissen und Berechtigungen
für Luftfahrer
– Fragenkatalog für Segelflugzeugführer –**

Bonn, den 11.10.84
L 17/60.41.90/31 VA 84 (B)

I. Zur Vereinheitlichung des Prüfungswesens im Bereich der Luftfahrt habe ich die Prüfungsfragen für Segelflugzeugführer in Form eines Fragenkataloges herausgegeben.

II. Die Prüfungsfragen sind Bestandteil des schriftlichen Teils der theoretischen Prüfung zum Erwerb der Erlaubnis für Segelflugzeugführer. Sie decken den in den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals vorgeschriebenen Lehrstoff ab.

III. Jedes Prüfungsfach enthält durchschnittlich 285 Prüfungsfragen mit je vier Antworten, von denen jeweils eine Antwort richtig ist (Multiple Choice-Mehrfachantwortsystem). Die Prüfungsfragen werden ab 15.03.1985 bundeseinheitlich Bestandteil des schriftlichen Teils der theoretischen Prüfung.

IV. Der Fragenkatalog erscheint als Loseblatt-Ringhefter im DIN A 5-Format und kann voraussichtlich ab Mitte Dezember 1984 bei der Fa. R. Eisenschmidt GmbH, Postfach 16 264, 6000 Frankfurt/Main 16, käuflich erworben werden. Änderungen und Ergänzungen werden im Nachtragsdienst geliefert.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

H u c k

I – 222/84

**Nachtrag
zur Genehmigung für den
Verkehrslandeplatz Egelsbach**

Wiesbaden, den 23.10.84
III a 3 66m 06.09

1. Die geographischen Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes (Mitte der befestigten Start- und Landebahn 09/27) ändern sich ab sofort von

49 57 35 N 08 39 00 O

auf

49 57 43 N 08 38 41 O.

2. Im übrigen gelten die Genehmigung von 03.07.1970 (NfL I – 231/170) mit dem Nachtrag vom 17.09.1982 (NfL I – 219/82).

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik

Im Auftrag

H e e r

I – 223/84

**Genehmigung
des Sonderlandeplatzes Fulda-Jossa**

Wiesbaden, den 24.10.84
III a 3 – 66 m 06.09

Herrn Erich Stroh, Im Trutz 13, 6000 Frankfurt am Main, ist die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des nachstehend bezeichneten Flugplatzes erteilt worden:

Amtliche Bezeichnung:

Sonderlandeplatz Fulda-Jossa

Lage:

ca. 18 km südwestlich der Stadt Fulda

Bezugspunkt:

- a) Geographische Lage:
50° 28' 37" N 09° 26' 35" O
- b) Höhe über NN:
475 m (1558 Fuß)

Zugelassene Luftfahrzeuge:

- a) Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 2 000 kg,
- b) Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 5 700 kg,
- c) Motorsegler, die mit eigener Kraft starten,
- d) Personenfallschirme und
- e) Flugmodelle.

Zweck:

Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters.

Start- und Landebahn:

- a) Richtung: 260° / 80° rw
- b) Länge: 600 m x 30 m Gras

NfL I – 3/69 und I – 51/73 werden hiermit aufgehoben.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik

Im Auftrag

Dr. L u d w i g

I – 224/84

**Sonderlandeplatz
Gießen-Lützellinden**

Wiesbaden, den 17.10.84
III a 3 – 66 m 06.01

Der Sonderlandeplatz Gießen-Lützellinden ist für die Zeit vom 01.11.1984 bis 31.01.1985 auch an Samstagen, Sonntagen und an Feiertagen nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung (PPR) geöffnet.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik

Im Auftrag

Dr. L u d w i g

I – 225/84

**Sonderlandeplatz
Nordholz-Spieka**

Oldenburg, den 11.10.84
799-22 22

Berichtigung:

In NfL I – 203/84 sind unter Nr. 72a die Koordinaten wie folgt
zu berichtigen:
"49 58 20 N 09 47 30 0"

Aufgrund der Verlängerung der Start- und Landebahn für Motor-
flugzeuge werden folgende Start- und Landelängen bekanntge-
geben:

1. Länge für Starts in Richtung 08 : 625 m
2. Länge für Landungen in Richtung 08 : 875 m
3. Länge für Starts in Richtung 26 : 875 m
4. Länge für Landungen in Richtung 26 : 625 m.

Bezirksregierung
Weser-Ems

Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 22. November 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I – 226/84	Neufassung der Bekanntmachung über die Einschränkung des Nachtluftverkehrs für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt/Main	256
I – 227/84	Rollverkehrführungssystem am Flughafen Frankfurt/Main	256
I – 228/84	Rollführung am Flughafen Frankfurt/Main	256
I – 229/84	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Harle	257

Inhaltsangabe der NfL II 80/84 vom 22. November 1984

II – 80/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 81/84 vom 22. November 1984

II – 81/84 Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (01.–31. Oktober 1984)

Inhaltsangabe der NfL II 82–83/84 vom 22. November 1984

II – 82/84 Ungültigkeitserklärungen von Lufttüchtigkeitszeugnissen und Eintragungsscheinen

II – 83/84 Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

I – 226/84

**Neufassung der Bekanntmachung
über die Einschränkung des
Nachtluftverkehrs für die
Zivilluftfahrt am
Flughafen Frankfurt/Main**

Wiesbaden, den 01.11.84
IIIa3-66m 04.09
IIIa4-66m 54.11

Durch Nachtrag zur Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Frankfurt/Main vom 09.10.1984 sind die Vorschriften über die Einschränkung des Nachtluftverkehrs für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt/Main erweitert und neu gefaßt worden.

Nachstehend gebe ich die vom 01.11.1984 geltende Neufassung der Vorschriften über die Einschränkung des Nachtluftverkehrs für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt/Main bekannt.

Diese Bekanntmachung tritt an die Stelle von NfL I – 353/78 und I – 208/84, die hiermit aufgehoben werden.

Einschränkungen des Nachtluftverkehrs für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt/Main

1. In der Zeit von 2300 bis 0600 Uhr Ortszeit dürfen Luftfahrzeuge, die nicht die Voraussetzungen des Anhangs 16, Band 1, Teil II zum ICAO-Abkommen erfüllen, weder starten noch landen.

2. Darüber hinaus gelten folgende weitere Beschränkungen:

2.1 In der Zeit von 2300 bis 0600 Uhr Ortszeit sind Starts und Landungen nicht zulässig

2.1.1 für Flüge außerhalb des Linienverkehrs, insbesondere zur Durchführung von Charterverkehr,

2.1.2 zur Durchführung von Übungs-, Überprüfungs-, Überführungs- und Trainingsflügen.

2.2 In der Zeit von 0000 bis 0500 Uhr Ortszeit sind Landungen für alle Arten von Flügen untersagt.

3. Von den Einschränkungen sind ausgenommen:

3.1 Von den Einschränkungen sowohl nach Nr. 1 wie auch Nr. 2:

3.1.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Frankfurt/Main als Ausweichflughafen anfliegen,

3.1.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich in medizinischen Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätzen befinden oder die für Funk- und Radarmessungen eingesetzt werden,

3.2 von den Einschränkungen nur nach Nr. 2:

Luftfahrzeuge, deren Halter solche Luftfahrtunternehmen sind, die in Frankfurt den Schwerpunkt ihres Geschäfts- und Wartungsbetriebes unterhalten. Landungen derartiger Luftfahrzeuge, soweit sie nicht im Nachtluftpostnetz eingesetzt werden, sind jedoch in der Zeit von 0100 bis 0400 Uhr Ortszeit nicht zulässig; soweit derartige Luftfahrzeuge im Nachtluftpostnetz eingesetzt werden, sind Landungen in der Zeit von 0015 bis 0500 Uhr Ortszeit nicht zulässig.

4. Die Genehmigungsbehörde kann in begründeten Ausnahmefällen für bestimmte näher bezeichnete Flüge auf Antrag Ausnahmen zulassen.

Der Antrag ist schriftlich (einfach) einzureichen bei:

Der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik,
Kaiser-Friedrich-Ring 75,
D-6200 Wiesbaden,
Telex: 4186817.

Der Antrag muß mindestens 5 Tage vor der beabsichtigten Landung oder dem beabsichtigten Start eingegangen sein.

In Eilfällen ist der Antrag schriftlich oder mündlich zu richten an:

Örtliche Luftaufsichtsstelle
Flughafen Frankfurt/Main
6000 Frankfurt am Main 75,
Zimmer 111.1020, Tel.: 069/690 2669
Telex: 0412729 Fraga-d.

Der Antrag muß enthalten:

Name und Anschrift der Luftverkehrsgesellschaft oder des Luftfahrzeughalters,

Abflug- oder Bestimmungsflyghafen,

Funkrufzeichen des Luftfahrzeuges,

Baumuster und Baujahr des Luftfahrzeuges,

Zeitpunkt des Starts oder der Landung, wofür die Ausnahme erbeten wird.

Der Antrag ist zu begründen, hierbei hat der Antragsteller insbesondere darzulegen, daß das Luftfahrzeug von einem mit Lärm-minderungsverfahren auf dem Flughafen Frankfurt/Main vertrauten Piloten geführt wird.

Ist eine vollständige Begründung wegen der Eilbedürftigkeit nicht möglich, so ist die Begründung in schriftlicher Form innerhalb von 10 Tagen beim Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik nachträglich einzureichen.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik

Im Auftrag

Dr. Ludwig

I – 227/84

**Rollverkehrsführungssystem
am Flughafen Frankfurt/Main**

Wiesbaden, den 05.11.84
III a 3 – 66 m 28.01

Meine Veröffentlichung über die Einführung eines Rollverkehrsführungssystems am Flughafen Frankfurt/Main vom 16.01.1984 (NfL I – 47/84) wird mit Wirkung vom 22.11.1984 aufgehoben.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik

Im Auftrag

Dr. Ludwig

I – 228/84

**Rollführung am
Flughafen Frankfurt/Main**

Wiesbaden, den 07.11.84
III a 3-66m 28.01

Auf der Landebahn 25L/07R des Flughafens Frankfurt/Main gelandete Luftfahrzeuge erhalten von der Turm-/Rollkontrolle (BFS) grundsätzlich solche Rollanweisungen, die ein Überqueren der Landebahn 25R/07L an Punkten vorsehen, die sich in der Nähe der vorgeplanten Abstellposition befinden.

Abhängig von der Wetter- und/oder Verkehrslage können jedoch auch andere Rollstrecken zugewiesen werden.

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik

Im Auftrag

Dr. L u d w i g

I – 229/84

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Harle

Oldenburg, den 07.11.84
306-30311-28

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die der Friesischen Flugplatz-Gesellschaft Harle mbH am 20.07.1972 erteilte und am 18.06.1973, 11.08.1977 und 23.08.1980 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) mit Bescheid vom 26.01.1984 geändert. Durch die Änderung ist nunmehr neuer Platzhalter die Friesische Flugplatz Harle Brunzema und Partner KG, Flugplatz Harle, 2944 Wittmund 2.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die Genehmigung neu gefaßt worden und wird nachstehend neu bekanntgemacht:

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Harle
2. Lage: 0,7 km östlich von Harlesiel
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 53° 42' 31" Nord, 07° 49' 20" Ost
 - b) Höhe über NN: 2 m
4. Start- und Landebahnen für Flugzeuge
Richtung: 085° / 265° rechtweisend, Länge: 510 m,
Breite: 20 m
Hartbelagbahn: Asphalt
5. Rollbahn: Rollbahn von 7,50 m Breite
Die Rollbahn verbindet das Kopfende der Start- und Landebahn 265° mit dem Vorfeld.

II. Der Landeplatz darf von folgenden **Arten von Luftfahrzeugen** benutzt werden: Flugzeuge der Baumuster Morane MS 880, Cessna 172, Cessna 206 und BN 2.

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem gewerblichen Luftverkehr der Luftverkehr Brunzema und Partner KG und darf nur von Piloten des Unternehmens genutzt werden.

IV. NfL I-254/72, I-47/73, I-309/74, I-343/77 und I-258/80 werden hiermit aufgehoben.

Bezirksregierung Weser-Ems

Im Auftrag

L a u x t e r m a n n

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 06. Dezember 1984

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I – 230/84 6. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	260
I – 231/84 Verlegung eines Streckenabschnitts innerhalb der veröffentlichten Nachttiefflugstrecken	260

Inhaltsangabe der NfL II 84/84 vom 06.12.84

II – 84/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 85/84 vom 06.12.84

II – 85/84 Ergänzung des Verzeichnisses der nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal anerkannten fliegerischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes und der Länder

I – 230/84

**Sechste Änderung der Bekanntmachung
über die Festlegung von Gebieten
mit Flugbeschränkungen
vom 23. November 1984**

Bonn, den 23.11.84
L16/60.05.04/320 FS 84

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 10. März 1982 (BAnz. Nr. 61 vom 30. März 1982; NfL I – 52/82), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 12. Juli 1984 (BAnz. S. 7641 vom 21. Juli 1984; NfL I – 158/84), wird wie folgt geändert:

1. Ziffer 37.1 Seitliche Begrenzung erhält folgende Fassung:
„484911 N 121300 O – 485227 N 121609 O –
482805 N 131002 O – 482500 N 130657 O –
484911 N 121300 O.“
2. Unter den Ziffern 36.3 und 37.3 werden jeweils die hinter
„ . . . nachstehenden Zeiten:“ aufgeführten Daten durch folgende ersetzt:
“ – vom 02.01.1985 bis 06.01.1985
– am 17.05.1985
– am 07.06.1985
– vom 12.08.1985 bis 25.08.1985
– vom 23.12.1985 bis 31.12.1985.“

Diese Bekanntmachung tritt am 1. Januar 1985 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Leopold

I – 231/84

**Verlegung eines Streckenabschnitts
innerhalb der veröffentlichten
Nachtiefflugstrecken**

Frankfurt a. M., den 13.11.84
BFS/Z - I 1 a 3 – 321 2

Mit Wirkung vom 20. Dezember 1984 treten innerhalb der veröffentlichten Nachtiefflugstrecken folgende Änderungen in Kraft:

1. Im Nachtiefflugsystem Charly wird der Streckenpunkt EC 39 auf die Position 531720 N 074140 O und der Punkt C 03 auf die Position 531610 N 073100 O (EC 39 alt) verlegt.
Der Verlauf des Streckenabschnitts C 03 – C 04 ändert sich entsprechend.
2. Gleichzeitig mit der Verlegung wird die festgelegte Flughöhe auf dem Streckenabschnitt C 03 – C 04 von 1600 Fuß über NN auf 2500 Fuß über NN angehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt
für Flugsicherung
In Vertretung

Hie!scher

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

32. Jahrgang

Frankfurt a. M., 20. Dezember 1984

Nächstes Erscheinungsdatum der Nachrichten für Luftfahrer
17. Januar 1985

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I – 232/84	2. VO zur Änderung der 76. DVO zur LuftVO (Festlegung des Luftraums und der Flugverfahren für die Durchführung kontrollierter Sichtflüge im Nahverkehrsbereich Düsseldorf)	262
I – 233/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	262
I – 234/84	Bekanntmachung über die vorübergehende Einrichtung einer Kontrollzone für den Flugplatz Siegerland sowie die Erweiterung des Nahverkehrsbereichs Düsseldorf A1	263
I – 235/84	Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in der Kontrollzone Siegerland	263
I – 236/84	Bezugspreise der Veröffentlichungen des Büros der Nachrichten für Luftfahrer	263
I – 237/84	Genehmigung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Mainz-Lerchenberg	265
I – 238/84	Fragenkatalog für Segelflugzeugführer (PPL (C))	265
I – 228/84	Rollführung am Flughafen Frankfurt/Main – Zurücknahme	266

Inhaltsangabe der NfL II 86/84 vom 20. Dezember 1984

II – 86/84 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 87-89/84 vom 20. Dezember 1984

II – 87/84 Bekanntmachung über die gegenseitige Anerkennung von in Österreich und in der Bundesrepublik Deutschland erteilten Hängegleiter-Pilotenscheinen

II – 88/84 Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsforderungen (FAR-Part 25, Amdt. 25-58)

II – 89/84 Änderung einer Eintragung im 3. Nachtrag zum Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannten luftfahrttechnischen Betriebe und selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät (NfL II – 78/84)

**Zweite Verordnung
zur Änderung der
Sechundsiebzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung des Luftraums und der
Flugverfahren für die Durchführung kontrollierter
Sichtflüge im Nahverkehrsbereich
Düsseldorf)
Vom 12.10.1984**

Frankfurt a. M., den 12.10.84
11

Aufgrund des § 26 b Abs. 2 Satz 1 und des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), in Verbindung mit § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 62), wird verordnet:

Artikel 1

Die Sechundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung des Luftraums und der Flugverfahren für die Durchführung kontrollierter Sichtflüge im Nahverkehrsbereich Düsseldorf) vom 03. August 1979 (BAnz. Nr. 162 vom 30. August 1979; NfL I – 289/79), zuletzt geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 14. Juli 1980 (BAnz. Nr. 161 vom 30. August 1980; NfL I – 231/80), wird wie folgt geändert: In § 2 Nr. 2 werden die Angaben zur seitlichen Begrenzung wie folgt ersetzt:

„Seitliche Begrenzung:

50° 59' N 06° 51' O – 51° 02' N 06° 54' O – 51° 04' N 07° 01' O –
51° 05' N 07° 09' O – 51° 05' N 07° 17' O – 50° 58' N 07° 28' O –
50° 50' N 07° 32' O – 50° 39' N 07° 25' O – 50° 37' N 07° 13' O –
50° 46' 00" N 06° 53' 15" O – 50° 53' 15" N 06° 49' 00" O –
Autobahn A1 – 50° 59' N 06° 51' O.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. Januar 1985 in Kraft.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

Hielscher

**Bekanntmachung über die
vorübergehende Festlegung eines
Gebietes mit Flugbeschränkungen
Vom 19. November 1984**

Bonn, den 19.11.84
L 16/60.05.04/305 FS 84

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet Frankfurt für die im Zusammenhang mit der Luftübung COLD FIRE 85-1 stattfindende US-Übung CENTRAL GUARDIAN das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit:

1.1 Sektor a)

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 50 27 N 07 49 E – 50 38 N 08 49 E – 50 43 N 09 26 E – 50 52 N 09 30 E – 51 20 N 09 35 E – entlang der FIR-Grenze Frankfurt/Bremen nach 51 20 N 08 46 E – entlang der FIR-Grenze Frankfurt/Düsseldorf nach 50 53 N 07 58 E – 50 40 N 08 22 E – 50 32 N 08 12 E – 50 40 N 07 57 E – 50 40 N 07 49 E – 50 27 N 07 49 E gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal vom Grund bis FL 60.

1.2 Sektor b)

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 50 12 N 07 49 E – entlang der Grenze des CVFR-Gebietes Frankfurt nach Osten bis 50 30 N 09 20 E – 50 30 N 09 32 E – nördlich entlang der FlugÜZ bis 50 43 N 09 26 E – 50 38 N 08 49 E – 50 27 N 07 49 E – 50 12 N 07 49 E gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal vom Grund bis 5 000 Fuß über NN.

1.3 Sektor c)

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten 51 20 N 09 35 E – 51 20 N 09 48 E – 51 16 N 09 49 E – 51 08 N 09 59 E – 50 56 N 09 48 E – 50 34 N 09 44 E – 50 27 N 09 57 E – 50 27 N 09 33 E – nördlich entlang der FlugÜZ nach 50 52 N 09 30 E – 51 20 N 09 35 E gegebenen seitlichen Begrenzung und vertikal vom Grund bis 2 000 Fuß über Grund.

1.4 Daten und Zeiten

Vom 20. Januar 1985 bis 24. Januar 1985 jeweils von 1600 Uhr bis 0600 Uhr MGZ (des folgenden Tages), zusätzlich am 25. Januar 1985 von 1600 Uhr bis 2300 Uhr MGZ.

Vom 27. Januar 1985 2300 Uhr MGZ bis 28. Januar 1985 0600 Uhr MGZ und vom 28. Januar 1985 bis 30. Januar 1985 jeweils von 1600 Uhr bis 0600 Uhr MGZ (des folgenden Tages).

2. Art der Flugbeschränkungen

In dem unter Ziffer 1.1 bis 1.3 bezeichneten Gebiet sind sowohl Flüge nach Sichtflugregeln als auch Flüge nach Instrumentenflugregeln von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen nur nach vorheriger Genehmigung durch die nachfolgend aufgeführte Stelle möglich.

Bundesanstalt für Flugsicherung
FS-Regionalstelle Frankfurt
– Luftraumnutzungszentrale –

6000 Frankfurt/Main 75

Tel.: 069/690-4734 und -4798

Die Genehmigung sollte möglichst 10 Stunden vorher eingeholt werden und ist abhängig von der Zustimmung der militärischen Übungsleitung.

3. Luftfahrzeuge der Polizei und des Rettungsdienstes können bei Einsatzflügen unterhalb 300 Fuß über Grund und unter Beachtung erhöhter Vorsicht in das Übungsgebiet einfliegen.

4. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen unterliegen der Strafnorm des § 62 des Luftverkehrsgesetzes.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 234/84

**Bekanntmachung über die
vorübergehende Einrichtung einer
Kontrollzone für den Flugplatz Siegerland
sowie die Erweiterung des
Nahverkehrsbereichs Düsseldorf A1
Vom 19. November 1984**

Bonn, den 19.11.84
L 16/60.05.04/306 FS 84

Aufgrund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) werden in den Fluginformationsgebieten Düsseldorf und Frankfurt die Kontrollzone Siegerland eingerichtet und der Nahverkehrsbereich Düsseldorf A1 wie folgt erweitert:

1. Kontrollzone Siegerland

Seitliche Begrenzung:

50 44 40 N 07 54 30 O – 50 48 50 N 08 00 15 O –
50 40 25 N 08 15 40 O – 50 36 00 N 08 10 00 O –
50 44 40 N 07 54 30 O.

Obere Begrenzung:
3500 Fuß über NN.

2. Nahverkehrsbereich Düsseldorf A1 (Erweiterung)

Seitliche Begrenzung:

50 47 25 N 07 50 15 O – 50 53 00 N 07 58 00 O –
50 39 40 N 08 22 00 O – 50 32 15 N 08 12 00 O –
50 42 40 N 07 53 30 O – 50 42 50 N 07 54 20 O –
50 47 25 N 07 50 15 O.

Vertikale Begrenzung:
Von 1000 Fuß über Grund bis 4500 Fuß über NN.

3. Zeitliche Wirksamkeit:

Vom 14. Januar 1985 0600 Uhr MGZ bis 02. Februar 1985
1100 Uhr MGZ.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 235/84

**Festlegung niedrigerer Mindestwerte
für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht
und Hauptwolkenuntergrenze
für Flüge nach Sichtflugregeln
in der Kontrollzone Siegerland
Vom 19. November 1984**

Bonn, den 19.11.84
L 16/60.05.02/306 FS 84

Aufgrund des § 28 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) lege ich für die Zeit der vorübergehenden Einrichtung der Kontrollzone Siegerland in dieser folgende von § 28 Abs. 1 und 2 LuftVO abweichende Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze fest:

Flugsicht und Bodensicht: 5 km
Hauptwolkenuntergrenze: 450 m (1500 Fuß)

Abstand von Wolken: Wolken dürfen nicht berührt werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Eckhardt

I – 236/84

**Bezugspreise der Veröffentlichungen des Büros
der Nachrichten für Luftfahrer**

Frankfurt a. M., den 06.12.84
NfL-R 34 31 40

Mit Wirkung vom 01. Januar 1985 werden die Bezugspreise für die Veröffentlichungen des Büros der Nachrichten für Luftfahrer wie folgt neu festgesetzt:

1. Luftfahrthandbuch (AIP)

1.1 AIP Band I

Grundwerk und Berichtungsdienst für 12 Monate	DM 264,-
Berichtungsdienst zur Fortsetzung, jährlich	DM 204,-
Grundwerk ohne Berichtungsdienst	DM 80,-

1.2 AIP Band II

Grundwerk und Berichtungsdienst für 12 Monate	DM 252,-
(für Bezieher, die auch Band I beziehen	DM 204,-)
Berichtungsdienst zur Fortsetzung, jährlich	DM 192,-
(für Bezieher, die auch Band I beziehen	DM 144,-)
Grundwerk ohne Berichtungsdienst	DM 80,-

1.3 AIP Band III

Grundwerk und Berichtungsdienst für 12 Monate	DM 170,-
(für Bezieher, die auch Band I beziehen	DM 122,-)
Berichtungsdienst zur Fortsetzung, jährlich	DM 120,-
(für Bezieher Band I	DM 72,-)
Grundwerk ohne Berichtungsdienst	DM 80,-
Zusatzband Hubschrauber-Landeplätze mit	
Berichtungsdienst für 12 Monate	DM 20,-
Berichtungsdienst zur Fortsetzung, jährlich	DM 12,-
Zusatzband ohne Berichtungsdienst	DM 12,-

2. NOTAM und AIC

2.1 NOTAM und AIC Serie A, jährlich	DM 60,-
(für Bezieher AIP I und II im Bezugspreis enthalten)	
2.2 NOTAM und AIC Serie B, jährlich	DM 36,-
(für Bezieher AIP III im Bezugspreis enthalten)	
2.3 VFR Bulletin, jährlich	DM 24,-
(für Bezieher AIP III im Bezugspreis enthalten)	

3. Nachrichten für Luftfahrer (NfL)

3.1 NfL Teil I, jährlich	DM 96,-
3.2 NfL Teil II, jährlich	DM 120,-
3.3 Einzel Exemplare bis 20 Seiten	DM 3,-
Einzel Exemplare je weitere angefangene 10 Seiten	DM 2,-

4. Sonderdrucke

4.1 Texte von Gesetzen und Verordnungen

Luftverkehrsgesetz (LuftVG) – (6. Aufl., März 1981)	DM 5,-
Luftverkehrsordnung (LuftVO) – (7. Aufl., Jan. 1979)	DM 6,-
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 13. März 1979	DM 5,-
Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) sowie 1., 2. und 3. Durchführungsverordnung zur LuftBO (6. Auflage, Dezember 1981)	DM 8,50
Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) – (2. Auflage, Oktober 1978)	DM 4,-

4.2 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 (Art und Umfang der Ausbildung und Prüfung) (4. Auflage April 1984)	DM 15,—
Heft 2: Privatflugzeugführer, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer, Fallschirmspringer, Freiballonführer, Starter und Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen (3. Auflage, Mai 1981)	DM 12,50
Heft 3: Berufsflugzeugführer 2. Klasse (4. Auflage, März 1983)	DM 18,—
Heft 4: Musterberechtigung für Flugzeugführer – Instrumentenflugberechtigung – Langstreckenflugberechtigung (6. Auflage, Oktober 1984)	DM 25,—
Heft 5: Privathubschrauberführer, Berufshubschrauberführer in durchgehender Ausbildung, Berufshubschrauberführer für Bewerber, die eine Erlaubnis für Privathubschrauberführer besitzen, Musterberechtigung für Hubschrauberführer, Streu- und Sprühberechtigung für Hubschrauberführer (3. Auflage, November 1980)	DM 33,—
Heft 6: Verkehrsflugzeugführer, die die Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse mit Instrumentenflugberechtigung besitzen, Verkehrsflugzeugführer in durchgehender Ausbildung (4. Auflage, April 1983)	DM 54,—
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 – Motorseglerführern – Segelflugzeugführern – Privathubschrauberführern – Fallschirmspringern (3. Auflage, April 1979)	DM 15,—
Heft 9: Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Berufsflugzeugführern 2. Klasse – Berufshubschrauberführern – Luftfahrzeugführern im Instrumentenflug, Berechtigung zur Einweisung von Luftfahrzeugführern (3. Auflage, Mai 1979)	DM 12,—

4.3 Fragenkatalog der theoretischen Prüfung zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrer

PPL (A) Privatflugzeugführer	DM 50,—
PPL (C) Segelflugzeugführer	DM 45,—

4.4 Luftfahrtgerät

Lufttüchtigkeitsforderungen	
Heißluftballone – LFHB (Februar 1982)	DM 5,—
Kabinen-Handfeuerlöcher – LFKH (Januar 1981)	DM 5,—
Segelflugzeuge und Motorsegler – JAR-22 (März 1982)	DM 20,—
Schleppkupplungen – LFK (August 1976)	DM 10,—
Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge – LSL (April 1981)	DM 10,—
Lufttüchtigkeitsanweisungen, je Blatt	DM 1,—
Geräte-Kennblätter, je Blatt	DM 1,—

Zusammenstellung der in der Bundesrepublik als Muster zugelassenen Luftfahrtgeräte (Loseblattsammlung in 4-Ring-Plastikeinband)	DM 50,—
Berichtigungen, je Seite	DM 0,50

4.5 Sonstige Titel

Wörterbuch der ICAO-Terminologie (September 1981)	DM 26,—
Flugplätze mit Segelflugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland (10. Auflage, Mai 1980)	DM 8,—
Luftfahrzeug-Silhouetten (1. Auflage, Mai 1975)	DM 4,—
ICAO-Anhang 14, deutsche Fassung in Loseblattsammlung in Plastik-Ringordner	DM 95,—
ICAO-Anhang 13, deutsche Fassung	DM 20,—

5. Luftfahrtskarten

5.1 Luftfahrtskarten, die nicht im Luftfahrthandbuch enthalten sind

	je Blatt
Luftfahrtskarte ICAO 1 : 500 000 (6 Blätter)	DM 13,50
Flugsicherungsarbeits- und Planungskarte EUM-Region 1 : 500 000	DM 10,—
Flugsicherungsarbeitskarte 1 : 500 000 (2 Blätter), pro Blatt	DM 15,—

5.2 Luftfahrtskarten in den Luftfahrthandbüchern Band I, II und III

Streckenkarte-ICAO 1 : 1 000 000 (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, Ausgabe b) an Bezieher des Luftfahrthandbuchs Band III ohne besondere Berechnung ausgeliefert.	
Ein- und Abflugstrecken, einschließlich der zugehörigen Textblätter	DM 5,—
Instrumentenanflugkarten einseitig	DM 2,—
zweiseitig	DM 3,—
Flugplatzhinderniskarten ICAO Typ A	DM 12,—
Bodenprofilkarten	DM 3,—
Flugplatzkarten ICAO	DM 6,50
Karten der Abstellplätze und Rollwege (Ground Movement Chart ICAO)	DM 4,—
Sichtanflug- und Landekarten	DM 3,—

6. Formblätter

6.1 Prüfungsnachweis

	Preis je Block
Antrag zur Abnahme der Prüfung zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal	DM 0,50
1 Erlaubnis für Privatflugzeugführer	DM 6,50
2/1 Grund- und Navigationsflugprüfung	DM 6,50
3/A-1 Erlaubnis für Verkehrsflugzeugführer	DM 6,50
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 einmotorigem 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 11,50

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
16/7	Praktische Einweisung auf mehrmotorigem Hubschraubermuster	DM	9,-
16/8	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für mehrmotoriges Hubschraubermuster	DM	8,50
17/1	Prüfung auf dem Verfahren-Übungsgerät zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	DM	7,50
17/2	Flugprüfung zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	DM	8,-
18/1	Langstreckenflugberechtigung	DM	9,-
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/B	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Motorseglerführern	DM	6,-
20/C	Lehrberechtigung für Segelflugzeugführer	DM	4,-
20/D	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privathubschrauberführern	DM	4,-
20/E	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Berufsflyzeugführern 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,-
20/N	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Fallschirmspringern	DM	4,-
24	Starten und Steuern von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen	DM	4,-

6.4 Flugplanvordrucke

Diese Bekanntmachung tritt am 01. Januar 1985 in Kraft; zum gleichen Zeitpunkt wird NfL I – 219/83 aufgehoben.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

Preis je
Durchschreibesatz
DM 0,60

I – 237/84

**Genehmigung für den
Hubschrauber-Sonderlandeplatz
Mainz-Lerchenberg**

Mainz, den 29.11.84
856 – 181/11/10 –

Dem Zweiten Deutschen Fernsehen wurde die Genehmigung zum Bau und Betrieb eines Sonderlandeplatzes erteilt.

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz für Hubschrauber Mainz-Lerchenberg
2. Lage: etwa 5,5 km südwestlich der Stadt Mainz
3. Bezugspunkt: 49° 58' 00" Nord
08° 12' 50" Ost
Höhe des Bezugspunktes: 197,5 m NN
4. Start- und Landefläche:
a) Abmessungen: 15 m Durchmesser
b) An- und Abflugsektor: von 260°/80° bis 320°/140° (rechtweisend)
5. Zugelassene Luftfahrzeuge: Hubschrauber
6. Zweck des Landeplatzes: Sonderlandeplatz für Hubschrauber des Platzhalters und nach seiner vorherigen Genehmigung auch für andere Hubschrauber

Der Flugbetrieb wird am 01.12.1984 aufgenommen.

Ministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Im Auftrag

Dr. M a s s o t h

6.2 Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen im Bereich der Bundesrepublik Deutschland

Vordruck "Flight Schedule Summer/Winter 19..."	DM	4,-
Antrag für die Genehmigung von Charterflügen	DM	8,-
Passagierlisten für ABC-Charterflüge	DM	9,-
Streckenflugausweise für den grenzüberschreitenden Luftverkehr mit Segelflugzeugen	DM	15,-

I – 238/84

Fragenkatalog für Segelflugzeugführer (PPL (C))

Frankfurt a. M., den 11.12.84
Büro NfL 34 40 00

6.3 Fliegertauglichkeit

Preis je Doppelbogen		
Fliegerärztlicher Erhebungs- und Untersuchungsbogen	DM	1,-
Preis je Block		
Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis	DM	8,-

Der Fragenkatalog der theoretischen Prüfung zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrer – Fragenkatalog für Segelflugzeugführer (PPL (C)) – erscheint als Loseblatt-Ringhefter im DIN A5-Format und kann ab 02. Januar 1985 zum

Preis von DM 45,—

bei der Firma
R. Eisenschmidt GmbH
Postfach 16264
6000 Frankfurt (Main) 16
Telefon: (069) 23 15 13

käuflich erworben werden.

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

V o ß

Zurücknahme von NfL I – 228/84

Die als AIC 14/84 von der BFS am 22. November 1984 herausgegebene Veröffentlichung „Rollführung am Flughafen Frankfurt/Main“ ist irrtümlich als NfL I – 228/84 erschienen.

NfL I – 228/84 wird hiermit zurückgezogen. AIC 14/84 bleibt bestehen.