

Amtlicher Teil

Verkündungen

**Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Dreiunddreißigste Verordnung
zur Änderung
der Einhundertelften
Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge
nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Flughafen Erfurt)**

Vom 14. August 2009

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Doppelbuchstabe ii des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) und Absatz 4c Satz 1 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe b des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) eingefügt worden ist, in Verbindung mit § 27a Absatz 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung, von denen Absatz 2 Satz 1 zuletzt durch Artikel 11 Nummer 15 Buchstabe a des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) geändert worden ist, verordnet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Einhundertelfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt) vom 27. November 1991 (BAnz. S. 7946), die zuletzt durch die Verordnung vom 11. Februar 2009 (BAnz. S. 678) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- In § 3 Absatz 4 Nummer 1.1 werden unter „Fehlflugverfahren“ die Angaben zu „RNAV-GPS“ wie folgt gefasst:
„RNAV-GPS: Steigflug auf Kurs 276° bis DE491 oder 2500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, über DE492 auf Kurs 070° bis DE493; Rechtskurve, auf Kurs 120° bis ERF mit Steigflug auf 5000. DE494 in 4000 oder darüber überfliegen. DE491 – [A2500+; R] – DE492 – DE493 [R] – DE494 [A4000+] – ERF [A5000]“
- In § 4 Absatz 2 Nummer 1 werden die Wörter „SOMIX FIVE WHISKEY DEPARTURE (SOMIX 5W)“ durch die Wörter „SOMIX SIX WHISKEY DEPARTURE (SOMIX 6W)“ ersetzt.
- In § 4 Absatz 2 Nummer 2 werden die Wörter „ERSIL FOUR ECHO DEPARTURE (ERSIL 4E)“ durch die Wörter „ERSIL FIVE ECHO DEPARTURE (ERSIL 5E)“ ersetzt, und in Spalte 1 wird unter „GPS/FMS RNAV“ die Angabe „DE101 [A3000+; L] –“ durch die Angabe „DE101 – [A3000+; L] –“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. November 2009 in Kraft.

Langen, den 14. August 2009

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Prof. Dr. Nikolaus Herrmann

**Neunzehnte Verordnung
zur Änderung
der Hundertachtundneunzigsten
Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge
nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Flughafen Leipzig/Halle)**

Vom 14. August 2009

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Doppelbuchstabe ii des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) und Absatz 4c Satz 1 und 2 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe b des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) eingefügt worden ist, in Verbindung mit § 27a Absatz 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung, von denen Absatz 2 Satz 1 zuletzt durch Artikel 11 Nummer 15 Buchstabe a des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) geändert worden ist, verordnet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Benehmen mit dem Umweltbundesamt:

Artikel 1

Die Hundertachtundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle) vom 6. März 2000 (BAnz. S. 4066), die zuletzt durch die Verordnung vom 11. Februar 2009 (BAnz. S. 679) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- § 2 Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - In Nummer 1 wird das Fehlflugverfahren wie folgt gefasst:
„Fehlflugverfahren: Steigflug auf Kurs 084° bis ZIG NDB (2,0 DME LND) oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 293 LEG bis 32,0 DME LEG; Linkskurve, auf R 198 MAG bis LUKOP mit Steigflug auf 5000.“
 - Die Nummern 3 bis 6 werden wie folgt gefasst:
„3. ILS-DME-Anflug zur Landebahn 08R, ausgehend von Kurskreuzung LUKOP

..3. ILS-DME-Anflug zur Landebahn 08R, ausgehend von Kurskreuzung LUKOP

Abflug von LUKOP (IAF) auf Kurs 158° (R 338 GOT); bei 3,6 DME GOT Linkskurve und ILS-Landekurs 084° erfliegen; 20,0 DME LLD in 5000 oder darüber und 15,0 DME LLD in 4000 oder darüber überfliegen; danach Sinkflug auf 3000 (IF); weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 5,0 DME LLD/5,1 DME LND in 1760 überfliegen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei GAMKO (8,9 DME LLD) beginnen (FAF). 5,0 DME LLD/5,1 DME LND in 1760 oder darüber überfliegen.

Fehlflugpunkt: MM ILS 08R (1,5 DME LLD)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-kategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	572 (144)	582 (154)	592 (164)	602 (174)	
Betriebsstufe II	484 (56)	500 (72)	513 (85)	526 (98)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	960 (540)				

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

Fehlflugverfahren: Steigflug auf Kurs 084° bis SKZ NDB (1,5 DME LLD) oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 258° R 243 LEG erfliegen; auf R 243 LEG bis SOMKO mit Steigflug auf 5000.

4. ILS-DME-Anflug zur Landebahn 08R, ausgehend von Kurskreuzung SOMKO

Abflug von SOMKO (IAF) auf Kurs 358° (R 178 GOT) bis GOT; Flug auf R 058 GOT bis 5,0 DME GOT in 5000 oder darüber, Rechtskurve zum Erfliegen des ILS-Landekurses 084° in 4000 oder darüber; 15,0 DME LLD in 4000 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 (IF); weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 5,0 DME LLD/5,1 DME LND in 1760 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei GAMKO (8,9 DME LLD) beginnen (FAF). 5,0 DME LLD/5,1 DME LND in 1760 oder darüber überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 3

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 3

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

5. ILS-DME-Anflug zur Landebahn 26L, ausgehend von Kurskreuzung GOBAX

Abflug von GOBAX (IAF) auf Kurs 236° (R 056 LEG); 6,0 DME LEG in 4000 oder darüber überfliegen; danach Linkskurve, Kurs 210° erfliegen mit Sinkflug nicht unter 3000; nach Kreuzen von R 085 LEG Rechtskurve und ILS-Landekurs 264° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,9 DME LLD/5,2 DME LND in 1800 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei TAKOR (8,7 DME LLD) beginnen (FAF). 4,9 DME LLD/5,2 DME LND in 1800 oder darüber überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 26L (1,5 DME LLD)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	603 (133)	613 (143)	623 (153)	633 (163)	
Betriebsstufe II	514 (44)	531 (61)	544 (74)	557 (87)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	960 (490)				

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

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 264° bis 1,8 DME LLD oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 159 MAG bis 42,5 DME MAG; Linkskurve, R 096 GOT erfliegen; auf R 096 GOT bis MITNI mit Steigflug auf 5000.

6. ILS-DME-Anflug zur Landebahn 26L ausgehend von Kurskreuzung MITNI

Abflug von MITNI (IAF) auf Kurs 310° (R 130 LEG); 11,0 DME LEG in 5000 oder darüber, 6,8 DME LEG in 4000 oder darüber überfliegen; danach Rechtskurve auf Kurs 330° und Sinkflug nicht unter 3000; nach Kreuzen von R 113 LEG Linkskurve und ILS-Landekurs 264° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,9 DME LLD/5,2 DME LND in 1800 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei TAKOR (8,7 DME LLD) beginnen (FAF). 4,9 DME LLD/5,2 DME LND in 1800 oder darüber überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 5

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5"

- c) In Nummer 7 wird das Fehlanflugverfahren wie folgt gefasst: „Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 264° bis 1,2 DME LND oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, R 063 GOT erfliegen; auf R 063 GOT bis 39,4 DME GOT. Rechtskurve, auf R 123 MAG bis GOBAX mit Steigflug auf 5000.“

- d) In Nummer 9 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe „820 (400)“ durch die Angabe „1020 (600)“ ersetzt.
- e) In Nummer 11 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe „960 (540)“ durch die Angabe „1020 (590)“ ersetzt.
- f) In Nummer 13 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe „960 (490)“ durch die Angabe „1020 (550)“ ersetzt.
- g) In Nummer 15 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe „830 (380)“ durch die Angabe „1020 (570)“ ersetzt.

2. § 3 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift zu Absatz 4 wird wie folgt gefasst: „(4) RNAV (GPS)-Anflugverfahren (zugelassen für APV BARO-VNAV-Betrieb)“
- b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1 Die RNAV (GPS)-Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NFL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt. Hierbei müssen unterstrichene Verfahrensfixe überflogen werden.“

Hinweis: APV BARO-VNAV Verfahren sind unterhalb –15°C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen.

1.1 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 08L, ausgehend von LUKOP

Abflug von LUKOP (IAF) auf Kurs 114°; DP431 (TF) mit Linkskurve in 5000 passieren und Endanflugkurs 084° erfliegen, Sinkflug nicht unter 4000; bei DP 432 (IF) Sinkflug auf 3000; weiteren Sinkflug (5,2 % bzw. 3,00°) bei MOKUL (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima sind 4,0 NM vor RW08L nicht unter 1750 und 2,0 NM vor RW08L nicht unter 1110 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW08L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
LNAV	920 (510)			
LNAV/VNAV	900 (480)			

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

Fehlanflugverfahren:

RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 084° bis ZIG oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, über DP481 auf Kurs 293° bis DP482 mit Steigflug auf 5000. Linkskurve, auf Kurs 198° bis LUKOP.

ZIG – [A900+; L] – DP481 [A3000-] – DP482 [A5000-; L] – LUKOP [A5000]

NON-RNAV: Steigflug auf Kurs 084° bis ZIG NDB (2,0 DME LND) oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, R 293 LEG in 3000 oder darunter erfliegen. Auf R 293 LEG bis 32,0 DME LEG und Steigflug auf 5000 fortsetzen. Linkskurve, auf R 198 MAG bis LUKOP.

1.2 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 08L, ausgehend von SOMKO

Abflug von SOMKO (IAF) auf Kurs 025°; DP431 (TF) mit Rechtskurve in 5000 passieren und Endanflugkurs 084° erfliegen, Sinkflug nicht unter 4000; bei DP432 (IF) Sinkflug auf 3000; weiteren Sinkflug (5,2 % bzw. 3,00°) bei MOKUL (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima sind 4,0 NM vor RW08L nicht unter 1750 und 2,0 NM vor RW08L nicht unter 1110 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW08L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.3 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 08R, ausgehend von LUKOP

Abflug von LUKOP (IAF) auf Kurs 119°; DP441 (TF) mit Linkskurve in 5000 passieren und Endanflugkurs 084° erfliegen, Sinkflug nicht unter 4000; bei DP 442 (IF) Sinkflug auf 3000; weiteren Sinkflug (5,2 % bzw. 3,00°) bei GAMKO (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima sind 4,0 NM vor RW08R nicht unter 1760 und 2,0 NM vor RW08R nicht unter 1120 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW08R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
LNAV	990 (560)			
LNAV/VNAV	990 (560)			

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

Fehlanflugverfahren:

RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 084° bis SKZ oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, über DP491 auf Kurs 258° bis DP492; Linkskurve, auf Kurs 243° bis SOMKO mit Steigflug auf 5000.

SKZ – [A900+; R] – DP491 – DP492 [L] – SOMKO [A5000] NON-RNAV: Steigflug auf Kurs 084° bis SKZ NDB (1,5 DME LLD) oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 258° R 243 LEG erfliegen; auf R 243 LEG bis SOMKO mit Steigflug auf 5000.

1.4 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 08R, ausgehend von SOMKO

Abflug von SOMKO (IAF) auf Kurs 027°; DP441 (TF) mit Rechtskurve in 5000 passieren und Endanflugkurs 084° erfliegen, Sinkflug nicht unter 4000; bei DP442 (IF) Sinkflug auf 3000; weiteren Sinkflug (5,2 % bzw. 3,00°) bei GAMKO (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima sind 4,0 NM vor RW08R nicht unter 1760 und 2,0 NM vor RW08R nicht unter 1120 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW08R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3

1.5 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 26L, ausgehend von GOBAX

Abflug von GOBAX (IAF) auf Kurs 203°; DP448 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 5000 passieren und Endanflugkurs 264° erfliegen, Sinkflug nicht unter 4000; ab DP447 (IF) Sinkflug nicht unter 3000; weiteren Sinkflug (5,2 % bzw. 3,00°) bei TAKOR (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima sind 4,0 NM vor RW26L nicht unter 1800 und 2,0 NM vor RW26L nicht unter 1160 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW26L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
LNAV	940 (470)			
LNAV/VNAV	900 (430)			

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

Fehlanflugverfahren:

RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 264° bis DP499 oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, über

DP495 auf Kurs 159° bis DP496; Linkskurve, auf Kurs 096° bis MITNI mit Steigflug auf 5000.

DP499 – [A900+; L] – DP495 – DP496 [L] – MITNI [A5000] NON-RNAV: Steigflug auf Kurs 264° bis 1,8 DME LLD oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 159 MAG bis 42,5 DME MAG; Linkskurve, R 096 GOT erfliegen; auf R 096 GOT bis MITNI mit Steigflug auf 5000.

1.6 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 26L, ausgehend von MITNI

Abflug von MITNI (IAF) auf Kurs 336°; DP448 (TF) mit Linkskurve nicht unter 5000 passieren und Endanflugkurs 264° erfliegen, Sinkflug nicht unter 4000; ab DP447 (IF) Sinkflug nicht unter 3000; weiteren Sinkflug (5,2 % bzw. 3,00°) bei TAKOR (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima sind 4,0 NM vor RW26L nicht unter 1800 und 2,0 NM vor RW26L nicht unter 1160 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW26L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.5

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.5

1.7 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 26R, ausgehend von GOBAX

Abflug von GOBAX (IAF) auf Kurs 208°; DP438 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 5000 passieren und Endanflugkurs 264° erfliegen, Sinkflug nicht unter 4000; ab DP437 (IF) Sinkflug nicht unter 3000; weiteren Sinkflug (5,2 % bzw. 3,00°) bei KOSAM (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima sind 4,0 NM vor RW26R nicht unter 1780 und 2,0 NM vor RW26R nicht unter 1140 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW26R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
LNAV	980 (530)			
LNAV/VNAV	980 (530)			

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

Fehlanflugverfahren:

RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 264° bis DP510 oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, über DP485 auf Kurs 063° bis DP486; Rechtskurve, auf Kurs 123° bis GOBAX mit Steigflug auf 5000.

DP510 – [A900+; R] – DP485 – DP486 [R] – GOBAX [A5000] NON-RNAV: Steigflug auf Kurs 264° bis 1,2 DME LND oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, R 063 GOT erfliegen; auf R 063 GOT bis 39,4 DME GOT; Rechtskurve, auf R 123 MAG bis GOBAX mit Steigflug auf 5000.

1.8 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 26R, ausgehend von MITNI

Abflug von MITNI (IAF) auf Kurs 337°; DP438 (TF) mit Linkskurve nicht unter 5000 passieren und Endanflugkurs 264° erfliegen; Sinkflug nicht unter 4000; ab DP437 (IF) Sinkflug nicht unter 3000; weiteren Sinkflug (5,2 % bzw. 3,00°) bei KOSAM (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima sind 4,0 NM vor RW26R nicht unter 1780 und 2,0 NM vor RW26R nicht unter 1140 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW26R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.7

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.7“

3. § 4 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach der Nummer 1.2 werden folgende neue Nummern 1.3 und 1.4 eingefügt:

„1.3 Bei Benutzung der Startbahn 08L:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
NAMUB TWO QUEBEC DEPARTURE (NAMUB 2Q) Auf Startbahnkurs bis DP537 oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve; über DP538 auf Kurs 198° bis DP539; Rechtskurve auf Kurs 236° bis DP548; Linkskurve, auf Kurs 211° bis DP540; Rechtskurve, auf Kurs 268° bis NAMUB (A). Maximal 210kt IAS bis DP539. DP540 in 5000 oder darüber überfliegen. GPS/FMS RNAV: DP537 – [A900+; R] – DP538 [K210] – DP539 [K210; R] – DP548 [L] – DP540 [A5000+; R] – NAMUB	FL 70	von DP540 bis NAMUB: 5000	1. Steht nur zwischen 0500(0400*) und 2100(2000*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit 2. Nur benutzbar für Flüge mit weniger als 136 t MTOM. 3. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist NAMUB 1H im Flugplan anzugeben.

1.4 Bei Benutzung der Startbahn 08R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
NAMUB TWO ECHO DEPARTURE (NAMUB 2E) Auf Startbahnkurs bis DP546 oder 900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve; über DP547 auf Kurs 236° bis DP548; Linkskurve, auf Kurs 211° bis DP540; Rechtskurve, auf Kurs 268° bis NAMUB (A). Maximal 210kt IAS bis DP547. DP540 in 5000 oder darüber überfliegen. GPS/FMS RNAV: DP546 – [A900+; R] – DP547 [K210] – DP548 [L] – DP540 [A5000+; R] – NAMUB	FL 70	von DP540 bis NAMUB: 5000	1. Steht nur zwischen 0500(0400*) und 2100(2000*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit 2. Nur benutzbar für Flüge mit weniger als 136 t MTOM. 3. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist NAMUB 1L im Flugplan anzugeben.“

b) Die bisherige Nummer 1.3 wird Nummer 1.5 und wie folgt neu gefasst:

„1.5 Liste der Abflugfixe:

DP510	N 51 25 48,72	O 012 11 37,20
DP516	N 51 28 13,25	O 012 07 31,05
DP520	N 51 24 32,11	O 012 08 51,84
DP521	N 51 27 12,00	O 012 04 52,56
DP522	N 51 44 30,96	O 012 22 39,24
DP537	N 51 26 01,13	O 012 16 02,80
DP538	N 51 23 43,67	O 012 18 48,62
DP539	N 51 22 04,61	O 012 17 50,43
DP540	N 51 07 29,73	O 012 00 01,51
DP546	N 51 24 50,47	O 012 15 22,49
DP547	N 51 21 44,11	O 012 16 58,26
DP548	N 51 20 14,83	O 012 13 11,38
ETIPO	N 51 43 28,09	O 012 07 52,81
LELMA	N 51 43 50,04	O 012 47 23,90
NAMUB	N 51 07 25,15	O 011 40 43,17
UMBAL	N 51 48 14,81	O 012 10 22,54“

c) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2.1 wird die Abflugstrecke NAMUB ONE QUEBEC DEPARTURE (NAMUB 1Q) und in Nummer 2.2 die Abflugstrecke NAMUB ONE ECHO DEPARTURE (NAMUB 1E) aufgehoben.

bb) In Nummer 2.1 Abflugstrecke MAGDEBURG TWO QUEBEC DEPARTURE (MAG 2Q), Nummer 2.2 Abflugstrecke MAGDEBURG ONE ECHO DEPARTURE (MAG 1E), Nummer 2.3 Abflugstrecke MAGDEBURG TWO SIERRA DEPARTURE (MAG 2S) und Nummer 2.4 Abflugstrecke MAGDEBURG TWO NOVEMBER

DEPARTURE (MAG 2N) werden jeweils in Spalte 4 die Anmerkungen wie folgt neu gefasst:

„1. Wird von ATC nur für Luftfahrzeuge ohne RNAV-Ausrüstung zugewiesen.

Für Luftfahrzeuge mit RNAV-Ausrüstung ist die Flugstrecke SID ODLUN – Y235 – MAG im Flugplan anzugeben.

2. Kein Zugang zur (U)Z20 und UN746.

3. Kein Zugang zur (U)L986, ausgenommen Luftfahrzeuge ohne RNAV-Ausrüstung.

4. Steiggradient aufgrund der Betriebsüberdeckung der Navigationsanlage (MAG). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. November 2009 in Kraft.

Langen, den 14. August 2009

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Prof. Dr. Nikolaus Herrman



**Fünfte Verordnung
zur Änderung
der Zweihundertsiebenundzwanzigsten
Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge
nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Flughafen Dresden)**

Vom 14. August 2009

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Doppelbuchstabe ii des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) und Absatz 4c Satz 1 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe b des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) eingefügt worden ist, in Verbindung mit § 27a Absatz 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung, von denen Absatz 2 Satz 1 zuletzt durch Artikel 11 Nummer 15 Buchstabe a des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) geändert worden ist, verordnet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Zweihundertsiebenundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Dresden) vom 29. März 2006 (BAnz. S. 2537), die zuletzt durch die Verordnung vom 9. August 2007 (BAnz. S. 7313) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 5 Nummer 5 Tabelle der Hindernisfreihöhen wird die Angabe „1230 (530)“ durch die Angabe „1280 (580)“ ersetzt.

2. § 3 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift zu Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) RNAV (GPS)-Anflugverfahren (zugelassen für APV BARO-VNAV-Betrieb)“

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1 Die RNAV (GPS)-Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß Nfl II-97/98, II-120/99 und II 26/00 und werden nachfolgend festgelegt. Hierbei müssen unterstrichene Verfahrensfixe überflogen werden.

Hinweis: APV BARO-VNAV Verfahren ist unterhalb –15°C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen.

1.1 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 04, ausgehend von DRN

Abflug von DRN (IAF) auf Kurs 039°; Linkskurve bis zum Passieren von DC491 (TF) und Kurs 309° erfliegen; DC492 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 218° erfliegen; DC493 (TF) mit Linkskurve passieren, Kurs 128° erfliegen und Sinkflug auf 4000 beginnen; DC 431 (IF) mit Linkskurve nicht unter 4000 passieren und Endanflugkurs 039°