



# NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

52. Jahrgang

Langen, 11. November 2004

## Nachrichtliche Bekanntmachung der Sechsten Verordnung zur Änderung der Hundertsechs- undvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach  
Instrumentenflugregeln zum und vom  
Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall - Hesselental)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 22 297, am 22.  
Oktober 2004 verkündete Verordnung vom 7. Oktober 2004 wird  
hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 22. Oktober 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

## Sechste Verordnung zur Änderung der Hundertsechsendvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach  
Instrumentenflugregeln zum und vom  
Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall - Hesselental)

Vom 7. Oktober 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3  
des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung  
vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244  
der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304)  
geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz  
1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung  
vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-  
Bundesamt:

### Artikel 1

Die Hundertsechsendvierzigste Durchführungsverordnung zur  
Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An-  
und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom  
Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall - Hesselental) vom 25. April  
1994 (BAnz. S. 5122, NfL I-158/94), zuletzt geändert durch  
Verordnung vom 22. Januar 2003 (BAnz. S. 2329, NfL I-61/03),  
wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift, in § 1 Abs. 1 Satz 1, § 2 Abs. 1 sowie § 3  
Abs. 1 Nr. 1 Satz 1 wird der Name "Schwäbisch Hall -  
Hesselental" durch den Namen "Schwäbisch Hall" ersetzt.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 wird der folgende neue Absatz 3 eingefügt:

"(3) Die nachstehend aufgeführten Meldepunkte werden als  
Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen

und, soweit zutreffend, durch Angabe von DME-Werten in  
Seemeilen festgelegt:

Meldepunkt GOLTU	R 276 - 43 DME DKB
N 49 13 25 O 009 09 16	R 338 - 20 DME LBU
Meldepunkt LOPNI	R 268 - 35 DME DKB
N 49 07 49 O 009 20 31"	

b) Absatz 3 wird in Absatz 4 umbenannt und wie folgt gefasst:

"(4) Die Koordinaten der in § 4 Absatz 2 genannten Overlay-  
Wegpunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, aufgelistet."

3. § 2 Abs. 3 und 4 wird wie folgt gefasst:

"(3) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Dinkelsbühl DVORTAC  
werden folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindest-  
höhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: 040° - 262°:	3500
262° - 040°:	3900

(4) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz  
1 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend  
festgelegt:

### 1. ILS-DME - Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Dinkelsbühl DVORTAC (DKB)

Abflug von DKB (IAF) auf R 215 DKB; bei 4,0 DME DKB  
Rechtskurve und ILS-Landekurs 278° in 5000 erfliegen (IF);  
Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) bei ESUVA (12,0  
DME SHD) beginnen (FAF). 7,5 DME SHD nicht unter 3580 und  
3,0 DME SHD nicht unter 2150 überfliegen.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt  
zu verlassen: Abflug von DKB auf R 130 DKB; bei 3,0 DME DKB  
Linkskurve und Flug bis DKB (IAF) fortsetzen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 26

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B
Betriebsstufe I	1494 (196)	1504 (206)
Anflug ohne Gleitwegführung	1750 (450)	

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhen-  
angaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 278° bis 5,1 DME SHD  
oder auf 4000, je nachdem, was später  
erreicht wird; Rechtskurve, auf R 274 DKB  
bis DKB mit Steigflug auf 5000.

Dieses Anflugverfahren steht während der Betriebszeiten des  
Nachtiefflungs systems nicht zur Verfügung.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: zertifiziert nach ISO EN DIN 9001:2000

**2. Anflug zur Landebahn 10**

Der Anflug ist gemäß Nummer 1 mit anschließendem Platzrundenanflug zur Landebahn 10 unter Benutzung der Platzrunde nördlich des Verkehrslandeplatzes durchzuführen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	
A	B
2310	

4. § 3 und § 4 werden zu § 4 und § 5.

5. Nach § 2 wird der folgende neue § 3 eingefügt:

"§ 3

(1) Als Anfangsanflugwegpunkt für den Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall wird Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) festgelegt.

(2) Das Warteverfahren über dem Anfangsanflugwegpunkt wird wie folgt festgelegt:

Wartewegpunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
DKB	130	5000	links	

(3) Im Umkreis von 25 Seemeilen um den Flughafenbezugspunkt (ARP) wird eine Mindesthöhe von 3900 festgelegt.

(4) RNAV (GPS) Anflugverfahren

1. Die RNAV (GPS) - Anflugverfahren beginnen an dem in Absatz 1 genannten Anfangsanflugwegpunkt. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-120/99 und werden nachfolgend festgelegt. Unterstrichene Verfahrenswegpunkte müssen hierbei überflogen werden.

**1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Dinkelsbühl DVORTAC (DKB)**

Abflug von DKB (IAWP) auf Kurs 215°; TY020 (IWP) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 278° in 5000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei ESUVA (FAWP) beginnen. 7,0 NM vor RW28 nicht unter 3580 und 2,5 NM vor RW28 nicht unter 2150 überfliegen. Fehlanflugwegpunkt: RW28

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	
A	B
1750 (450)	

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:

RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 278° bis TY021 oder auf 4000, je nachdem was später erreicht wird; Rechtskurve, über TY022 auf Kurs 094° bis DKB mit Steigflug auf 5000.

TY021 - [A4000; R] - TY022 - DKB [A5000]

NON-RNAV: Steigflug auf Kurs 278° bis 5,1 DME SHD oder auf 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf R 274 DKB bis DKB mit Steigflug auf 5000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartewegpunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von DKB auf Kurs 130°; bei 3,0 DME DKB Linkskurve und Flug bis DKB (IAWP) fortsetzen.

**1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Dinkelsbühl DVORTAC (DKB)**

Abflug von DKB (IAWP) auf Kurs 278°; TY010 (TWP) mit Linkskurve passieren und Kurs 188° erfliegen; TY011 (IWP) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 098° in 5000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei ASGAL (FAWP) beginnen. 7,0 NM vor RW10 nicht unter 3590 und 2,5 NM vor RW10 nicht unter 2160 überfliegen. Fehlanflugwegpunkt: RW10

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	
A	B
1690 (380)	

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:

RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 098° bis TY012 oder auf 4000, je nachdem was später erreicht wird; Linkskurve, über TY013 auf Kurs 070° bis DKB mit Steigflug auf 5000.

TY012 - [A4000; L] - TY013 - DKB [A5000].

NON-RNAV: Steigflug auf Kurs 098° bis 9,5 DME SHD oder auf 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 250 DKB bis DKB mit Steigflug auf 5000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartewegpunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von DKB auf Kurs 130°; bei 3,0 DME DKB Linkskurve und Flug bis DKB (IAWP) fortsetzen.

2. Liste der Verfahrenswegpunkte

2.1 RWY 28 von DKB

DKB (IAWP)	N 49 08 33,91	O 010 14 17,90
TY020 (IWP)	N 49 04 43,56	O 010 10 01,81
ESUVA (FAWP)	N 49 05 16,55	O 010 04 46,41
RW28 (MAWP)	N 49 07 02,88	O 009 47 32,41
TY021 (MATWP)	N 49 07 54,43	O 009 39 00,91
TY022 (MATWP)	N 49 10 37,97	O 009 39 30,32
DKB (MAHWP)	N 49 08 33,91	O 010 14 17,90

2.2 RWY 10 von DKB

DKB (IAWP)	N 49 08 33,91	O 010 14 17,90
TY010 (TWP)	N 49 13 34,47	O 009 25 01,31
TY011 (IWP)	N 49 09 23,17	O 009 24 04,10
ASGAL (FAWP)	N 49 08 52,11	O 009 29 20,42
RW10 (MAWP)	N 49 07 09,00	O 009 46 32,07
TY012 (MATWP)	N 49 05 39,70	O 010 01 03,83
TY013 (MATWP)	N 49 05 42,92	O 010 01 57,37
DKB (MAHWP)	N 49 08 33,91	O 010 14 17,90"

6. § 4 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

1. Bei Benutzung der Startbahn 10:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
<b>DINKELSBÜHL FOUR ZULU DEPARTURE (DKB 4Z)</b> Auf Kurs 098° bis 9,5 DME SHD oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 250 DKB bis DKB (Δ). <b>GPS/FMS RNAV:</b> [A1700+] - TY101 - [A4000+; L] - DKB	5000		Steht während der Aktivierung des Nachtieflugsystems nicht zur Verfügung
<b>GOLTU ONE ZULU DEPARTURE (GOLTU 1Z)</b> Auf Kurs 098° bis 5,5 DME SHD; Linkskurve, R 276 DKB erfliegen; auf R 276 DKB bis GOLTU (Δ) . <b>GPS/FMS RNAV:</b> [A1700+] - <u>TY102</u> [L] -TY103 - TY104 [L] - GOLTU	5000		

2. Bei Benutzung der Startbahn 28:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
<b>DINKELSBÜHL THREE X-RAY DEPARTURE (DKB 3X)</b> Auf Kurs 278° bis 1700; sofortige Rechtskurve zum Erfliegen von R 272 DKB; auf R 272 DKB bis DKB (Δ). Steiggradient mindestens 6,6 % bis zum Passieren von 3300. <b>GPS/FMS RNAV:</b> <u>TY281</u> [A1700+; R] - TY282 - DKB	5000		1. Wird nur ortsansässigen Betreibern von Luftfahrzeugen zugewiesen. 2. Nur für Flüge unter Sichtwetterbedingungen. 3. Verfahrensplanungsgradient 6,6 % (400 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 3300.
<b>DINKELSBÜHL FOUR YANKEE DEPARTURE (DKB 4Y)</b> Auf Kurs 278° bis 9,1 DME SHD oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf R 274 DKB bis DKB (Δ) <b>GPS/FMS RNAV:</b> [A1700+] - <u>TY283</u> - [A4000+; R] - TY284 - DKB	5000		Steht während der Aktivierung des Nachtieflugsystems nicht zur Verfügung.
<b>GOLTU ONE YANKEE DEPARTURE (GOLTU 1Y)</b> Auf Kurs 278° bis 5,8 DME SHD; Linkskurve, auf R 268 DKB über LOPNI (Δ) bis 39,5 DME DKB; Rechtskurve, auf R 338 LBU bis GOLTU (Δ). <b>GPS/FMS RNAV:</b> [A1700+] - TY285 [L] - LOPNI - TY286 [R] - GOLTU	5000		

**Anmerkung:** Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt."

## **Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am 28. Oktober 2004 in Kraft.

Langen, 7. Oktober 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p