



Bundesgesetzblatt

Teil I

2023

Ausgegeben zu Bonn am 19. Juni 2023

Nr. 150

Verordnung
zur Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach
Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main
aufgrund der Außerbetriebnahme der Navigationsanlage Ried DVOR/DME
und der Inbetriebnahme der Navigationsanlage Frankenstein DVOR/DME

Vom 19. April 2023

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, von denen Absatz 4 Satzteil vor Nummer 1 zuletzt durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe b der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert, Absatz 4 Nummer 8 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Ziffer ii des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) angefügt und Absatz 4c Satz 1 zuletzt durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe d der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, in Verbindung mit § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) verordnet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung:

Artikel 1

Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach
Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Die Zweihundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BAnz. S. 25 489), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 45) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Soweit nicht anders ausgewiesen, sind Peilungen und Kurse in Grad rechtweisend angegeben.“

b) In Absatz 3 werden die Meldepunkte KERAX, ROLIS, SPESA und UNOKO aufgehoben.

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die nachstehend aufgeführten Verfahrensfixe werden anhand von Koordinaten wie folgt festgelegt:

Verfahrensfix	Koordinaten	
ADEVO	N 49 57 06,20	O 008 20 24,69
ADNIS	N 49 42 00,33	O 009 17 23,55
AGOLO	N 50 12 00,40	O 009 40 34,27
ALIDI	N 50 43 18,06	O 008 39 28,17
AMTIX	N 49 45 43,59	O 009 05 29,55
ANEKI	N 49 19 02,18	O 008 28 49,54
APROX	N 50 43 30,87	O 008 42 57,08
BOGVO	N 49 59 52,61	O 008 24 39,00
BOWEK	N 49 32 01,84	O 010 05 08,63
CHA	N 49 55 15,97	O 009 02 23,34
CINDY	N 49 44 48,46	O 009 11 15,15
COSJE	N 49 43 03,11	O 009 56 49,20
DF132	N 50 06 59,33	O 008 19 21,15
DF133	N 50 01 50,16	O 008 26 48,51
DF134	N 50 01 43,74	O 008 31 07,58
DF135	N 50 01 27,97	O 008 31 16,42
DF136	N 50 00 39,99	O 008 17 01,06
DF137	N 49 57 57,32	O 008 31 42,44
DF138	N 49 58 20,23	O 008 25 21,28
DF139	N 50 03 24,72	O 008 38 13,20
DF140	N 50 03 07,29	O 008 38 14,76
DF141	N 50 01 04,48	O 008 30 07,43
DF142	N 50 00 30,73	O 008 29 48,78
DF143	N 49 58 57,86	O 008 28 56,99
DF144	N 50 02 52,17	O 008 35 56,35
DF145	N 50 02 36,37	O 008 36 04,62
DF146	N 50 06 01,22	O 008 38 02,59
DF149	N 50 04 21,87	O 008 42 38,57
DF150	N 50 00 36,89	O 008 45 06,26
DF151	N 50 03 27,31	O 008 50 36,96
DF152	N 50 04 13,99	O 008 42 28,83
DF153	N 49 50 28,89	O 008 41 25,87
DF154	N 49 58 42,14	O 008 35 39,28
DF156	N 49 56 02,20	O 008 27 27,91
DF157	N 49 47 27,96	O 008 40 20,26
DF158	N 49 58 00,01	O 008 31 34,98
DF159	N 49 56 58,59	O 008 34 25,12
DF160	N 49 52 25,15	O 008 32 05,82
DF161	N 49 54 28,90	O 008 25 07,74
DF162	N 50 00 35,24	O 008 29 46,50
DF163	N 49 55 55,41	O 008 27 16,79

Verfahrensfix	Koordinaten	
DF164	N 49 51 44,07	O 008 21 02,23
DF165	N 50 00 08,58	O 008 29 42,70
DF166	N 49 57 17,64	O 008 29 19,80
DF168	N 49 56 20,97	O 008 36 10,06
DF169	N 50 03 52,23	O 009 17 00,22
DF172	N 49 54 52,57	O 008 26 57,96
DF180	N 49 54 18,73	O 008 26 42,24
DF197	N 49 58 46,72	O 008 31 34,61
DF198	N 49 45 03,68	O 008 27 57,13
DF200	N 49 43 12,05	O 008 26 54,46
DF201	N 49 47 15,18	O 008 14 22,30
DF233	N 50 01 59,94	O 008 25 16,70
DF234	N 50 01 35,45	O 008 30 35,37
DF235	N 50 01 21,77	O 008 30 51,74
DF236	N 50 01 25,88	O 008 23 24,39
DF238	N 50 07 42,53	O 008 15 55,85
DF278	N 50 03 21,16	O 008 50 38,21
DF290	N 50 01 13,69	O 008 30 16,69
DF363	N 50 03 01,83	O 008 33 11,89
DF393	N 50 01 56,38	O 008 28 38,44
DF401	N 49 59 35,51	O 007 56 57,90
DF402	N 50 04 22,92	O 008 16 17,48
DF403	N 50 05 48,13	O 008 22 30,06
DF406	N 50 21 44,19	O 009 15 29,62
DF407	N 50 23 41,55	O 009 10 32,11
DF408	N 50 18 42,35	O 008 49 09,87
DF409	N 50 10 13,28	O 008 40 59,94
DF410	N 50 11 33,83	O 008 46 39,57
DF411	N 50 12 56,53	O 008 52 30,83
DF412	N 50 14 18,94	O 008 58 22,44
DF413	N 50 15 41,04	O 009 04 14,39
DF414	N 50 17 02,83	O 009 10 06,68
DF415	N 50 18 24,33	O 009 15 59,31
DF416	N 50 19 45,52	O 009 21 52,29
DF420	N 50 07 44,49	O 008 53 03,77
DF423	N 50 10 58,96	O 009 06 53,81
DF424	N 50 12 20,62	O 009 12 45,59
DF425	N 50 13 41,98	O 009 18 37,71
DF426	N 50 15 03,04	O 009 24 30,17
DF430	N 50 07 25,85	O 008 51 44,59
DF431	N 50 04 39,51	O 007 51 26,29
DF432	N 50 12 24,45	O 008 23 19,43

Verfahrensfix	Koordinaten	
DF436	N 50 13 52,15	O 009 16 55,31
DF437	N 50 16 16,51	O 009 06 46,81
DF439	N 50 06 46,17	O 008 26 32,79
DF441	N 50 01 51,75	O 008 06 20,69
DF442	N 50 00 26,69	O 008 00 32,17
DF443	N 49 59 01,33	O 007 54 44,01
DF444	N 49 57 35,68	O 007 48 56,19
DF450	N 49 57 25,88	O 008 09 58,52
DF453	N 49 54 22,48	O 007 57 28,47
DF454	N 49 52 56,95	O 007 51 41,15
DF460	N 49 57 06,55	O 008 08 39,11
DF470	N 49 55 58,73	O 008 04 01,08
DF471	N 49 56 49,60	O 007 55 55,18
DF472	N 50 03 04,99	O 007 57 29,22
DF473	N 50 15 53,79	O 008 32 01,99
DF480	N 50 08 50,34	O 008 57 44,06
DF481	N 50 12 53,75	O 009 03 01,97
DF482	N 50 18 39,81	O 008 59 42,89
DF483	N 50 02 33,35	O 008 23 22,48
DF484	N 50 10 00,65	O 008 16 50,49
DF520	N 50 06 35,94	O 008 51 37,60
DF522	N 50 08 54,97	O 009 01 26,16
DF523	N 50 10 17,10	O 009 07 17,42
DF524	N 50 11 38,93	O 009 13 09,02
DF525	N 50 13 00,46	O 009 19 00,96
DF526	N 50 14 21,68	O 009 24 53,24
DF530	N 50 06 21,39	O 008 50 35,88
DF550	N 49 58 13,87	O 008 16 35,77
DF552	N 49 55 06,80	O 008 03 40,18
DF553	N 49 53 42,27	O 007 57 52,19
DF554	N 49 52 17,43	O 007 52 04,51
DF560	N 49 57 58,86	O 008 15 33,81
DF570	N 49 56 51,32	O 008 10 55,53
DF571	N 49 52 45,55	O 008 05 43,79
DF572	N 49 47 25,07	O 008 08 50,59
DF575	N 50 05 49,08	O 008 48 19,01
DF580	N 50 07 41,85	O 008 56 17,76
DF581	N 50 06 46,76	O 009 04 24,37
DF582	N 49 57 02,14	O 009 09 54,81
DF585	N 49 59 12,78	O 008 20 39,51
DF600	N 49 52 32,96	O 008 16 29,39
DF601	N 49 56 22,09	O 008 32 18,66

Verfahrensfix	Koordinaten	
DF606	N 49 56 42,71	O 008 54 43,24
DF609	N 50 00 32,41	O 008 49 49,47
DF610	N 50 01 45,80	O 008 55 00,29
DF611	N 50 02 34,21	O 008 58 24,59
DF612	N 50 03 56,30	O 009 04 14,88
DF613	N 50 05 18,10	O 009 10 05,71
DF614	N 50 06 39,59	O 009 15 56,87
DF615	N 50 08 00,79	O 009 21 48,37
DF616	N 50 09 21,68	O 009 27 40,21
DF617	N 50 03 01,29	O 009 35 52,20
DF620	N 50 06 17,77	O 008 51 36,44
DF621	N 50 07 16,07	O 008 55 44,60
DF622	N 50 08 38,31	O 009 01 35,59
DF623	N 50 10 00,24	O 009 07 26,93
DF624	N 50 11 21,87	O 009 13 18,60
DF625	N 50 12 43,20	O 009 19 10,62
DF626	N 50 14 04,23	O 009 25 02,97
DF630	N 50 06 03,21	O 008 50 34,69
DF631	N 50 00 22,36	O 008 12 44,13
DF632	N 50 01 15,32	O 008 20 31,73
DF635	N 49 58 56,74	O 008 43 00,98
DF636	N 49 55 36,32	O 008 29 08,06
DF640	N 49 52 59,30	O 008 18 18,40
DF641	N 49 51 32,73	O 008 12 22,52
DF642	N 49 50 07,98	O 008 06 35,09
DF643	N 49 48 42,94	O 008 00 48,00
DF644	N 49 47 17,60	O 007 55 01,26
DF650	N 49 57 55,57	O 008 16 33,95
DF652	N 49 54 48,60	O 008 03 50,85
DF653	N 49 53 23,41	O 007 58 03,28
DF654	N 49 51 57,93	O 007 52 16,05
DF660	N 49 57 40,56	O 008 15 31,98
DF670	N 49 56 33,03	O 008 10 53,73
DF671	N 49 52 27,27	O 008 05 41,99
DF672	N 49 47 25,04	O 008 08 41,02
DF673	N 49 57 24,40	O 008 02 47,86
DF674	N 50 04 18,46	O 007 58 44,31
DF675	N 50 03 20,59	O 008 39 08,21
DF680	N 50 07 23,66	O 008 56 16,57
DF681	N 50 06 28,56	O 009 04 23,13
DF682	N 49 56 59,72	O 009 09 44,59
DF683	N 50 11 27,13	O 009 01 34,22

Verfahrensfix	Koordinaten	
DF684	N 50 18 10,49	O 008 57 45,88
DF685	N 49 58 07,58	O 008 21 57,70
DF901	N 50 03 37,88	O 008 52 09,99
DF902	N 50 05 05,64	O 008 59 00,09
DF907	N 50 00 52,03	O 008 57 56,67
DF910	N 49 57 13,87	O 008 21 12,88
DF911	N 49 55 50,21	O 008 14 52,55
DF914	N 49 52 41,87	O 008 22 05,51
DF920	N 49 57 08,27	O 008 20 47,33
DF950	N 49 50 10,14	O 008 40 23,48
DF951	N 50 04 15,66	O 008 00 29,42
DF958	N 50 01 30,86	O 008 40 02,42
DF960	N 50 03 28,68	O 008 38 30,45
DF963	N 49 58 09,79	O 008 50 24,36
DF964	N 49 59 04,15	O 008 44 31,80
DF965	N 50 02 06,78	O 008 43 00,22
DF966	N 50 00 38,98	O 008 45 45,20
DF967	N 50 04 16,11	O 008 41 46,05
DF969	N 50 03 34,31	O 008 38 50,42
DF975	N 49 53 14,87	O 008 32 02,38
DF976	N 49 51 39,29	O 008 31 39,92
DF977	N 49 53 03,56	O 008 25 37,60
DF978	N 49 59 28,35	O 008 31 50,66
DF979	N 49 59 47,40	O 008 28 47,06
DF980	N 50 01 20,75	O 008 30 46,00
DF992	N 49 56 34,16	O 008 20 43,76
DF993	N 49 56 28,51	O 008 24 18,94
DF994	N 49 55 39,37	O 008 21 19,40
DF995	N 49 55 52,63	O 008 27 25,87
DF996	N 49 57 42,90	O 008 28 16,77
DF997	N 49 59 46,65	O 008 31 52,63
DF998	N 50 00 04,58	O 008 28 48,74
DF999	N 50 01 39,03	O 008 30 47,83
DITAM	N 50 33 29,20	O 007 31 46,42
DONAB	N 49 49 15,89	O 008 01 44,83
EBIPA	N 50 22 53,01	O 009 31 17,61
EDHIP	N 50 51 22,29	O 007 30 25,43
EMPAX	N 48 27 43,05	O 008 59 53,34
ESUPI	N 50 03 30,40	O 008 07 15,95
ETARU	N 50 17 08,00	O 008 06 44,00
FAWUR	N 49 24 18,19	O 010 22 09,42
FFM	N 50 03 13,47	O 008 38 13,53

Verfahrensfix	Koordinaten	
FKS	N 49 47 27,50	O 008 32 32,50
FR	N 50 03 56,56	O 008 41 00,56
GEDEH	N 50 24 43,01	O 009 14 56,99
GEDSI	N 50 17 02,85	O 009 07 30,45
GIBSA	N 49 40 05,56	O 009 40 03,14
GISNO	N 49 45 55,53	O 007 51 26,46
GUBAX	N 50 17 25,00	O 007 54 40,32
IBLUS	N 49 53 48,13	O 008 05 41,10
IBVIL	N 50 26 04,00	O 007 22 09,00
INBOS	N 49 56 06,03	O 009 37 26,97
ITHIT	N 49 34 52,56	O 009 58 49,93
KEPIT	N 49 29 07,68	O 010 35 41,00
KERAX	N 50 28 30,00	O 009 34 55,00
KISEK	N 49 00 30,21	O 009 06 08,09
KOMIB	N 50 04 24,10	O 010 14 33,75
KOVAN	N 48 52 56,59	O 009 05 03,45
KUGUK	N 49 57 57,76	O 009 01 15,37
KUPIP	N 49 56 26,82	O 008 09 37,02
KUSOM	N 50 22 53,65	O 008 21 57,23
LIKSI	N 50 28 23,50	O 008 30 16,44
LISKU	N 50 02 50,58	O 008 16 38,23
LORPA	N 50 43 32,42	O 008 37 32,69
MABOB	N 50 17 39,02	O 008 32 33,74
MANUV	N 50 17 44,00	O 007 27 32,00
MARUN	N 50 49 16,20	O 008 40 18,99
MASIR	N 50 15 17,69	O 007 44 16,54
MIVCA	N 50 33 41,56	O 007 43 49,10
MTR	N 50 16 34,59	O 008 50 55,05
NELLI	N 48 37 39,55	O 009 01 24,54
OBOKA	N 50 44 41,51	O 007 20 16,97
ODAGA	N 50 19 36,08	O 008 37 07,96
ODEGU	N 49 24 52,35	O 010 39 42,85
OKTUM	N 50 11 58,63	O 010 00 38,11
OLALI	N 49 44 24,15	O 010 21 04,59
ORVIV	N 50 10 59,99	O 009 00 46,36
OSPUL	N 50 15 49,00	O 008 02 14,96
XPAC	N 50 41 16,40	O 007 38 05,87
PABVI	N 49 53 05,98	O 008 22 22,99
PETIX	N 49 20 27,65	O 010 45 17,30
PIPIX	N 49 42 25,94	O 008 13 23,62
RAMOB	N 50 06 41,00	O 007 41 02,00
RATRU	N 50 04 25,99	O 008 42 28,17

Verfahrensfix	Koordinaten	
RAVKI	N 50 21 41,99	O 007 39 53,65
REDLI	N 50 01 13,79	O 007 48 02,75
REKDI	N 49 39 17,67	O 010 25 56,65
RID	N 49 46 54,09	O 008 32 29,35
RIPKU	N 49 59 49,32	O 009 19 27,10
ROKIM	N 50 00 06,55	O 008 03 03,98
ROLIS	N 50 26 06,37	O 007 49 30,55
ROSIG	N 49 46 06,01	O 008 21 33,92
ROXAP	N 49 54 54,71	O 008 21 50,89
RUDUS	N 50 02 51,32	O 008 04 41,77
RW07C	N 50 01 57,42	O 008 32 04,67
RW07L	N 50 02 13,40	O 008 29 49,48
RW07R	N 50 01 39,15	O 008 32 03,03
RW18	N 50 02 03,01	O 008 31 33,35
RW25C	N 50 02 42,46	O 008 35 13,13
RW25L	N 50 02 24,19	O 008 35 11,51
RW25R	N 50 02 44,97	O 008 32 01,38
SEVVE	N 49 44 18,21	O 009 37 44,06
SIVDO	N 49 53 26,07	O 008 15 56,78
SOBRA	N 49 51 39,00	O 007 46 32,00
SPESA	N 49 51 44,07	O 009 20 53,97
SUKAD	N 49 33 03,50	O 010 31 56,92
SULUS	N 50 04 30,69	O 010 43 43,71
TABUM	N 50 17 27,33	O 008 24 18,21
TANJO	N 50 56 25,00	O 007 26 34,00
TAU	N 50 15 01,67	O 008 09 45,09
TESGA	N 50 26 41,64	O 008 37 07,94
TITUT	N 50 04 07,82	O 008 42 26,99
TIXAK	N 50 00 10,92	O 008 24 40,81
TOBAK	N 50 34 17,93	O 008 47 08,81
TUKRU	N 49 56 23,72	O 008 43 15,90
ULKIG	N 49 52 11,00	O 007 43 10,00
ULNOK	N 49 50 56,63	O 008 25 07,05
UNOKO	N 50 27 17,00	O 007 13 38,00
VETUX	N 49 47 04,06	O 007 59 56,83
VFM	N 49 57 42,58	O 008 28 16,39
XAMUB	N 49 47 39,01	O 008 19 40,42
XARCU	N 49 31 41,52	O 009 13 42,09
XINLA	N 49 17 01,13	O 009 08 29,79“

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Konventionelle Anflugverfahren

- (1) Als Anfangsanflugfix für konventionelle Anflugverfahren wird Frankenstein DVOR/DME (FKS) festgelegt.
- (2) Das Warteverfahren für konventionelle Anflugverfahren wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Kursführung	Mindest- wartehöhe	Kurven- richtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Frankenstein DVOR/ DME (FKS)	R 064 FKS (missweisender Kurs 244°)	5000	rechts	–

(3) Die konventionellen Anflugverfahren beginnen an dem in Absatz 1 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nur von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

1. ILS/DME (X) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von Frankenstein DVOR/DME (FKS)

Abflug von FKS (IAF) auf R 246 FKS in 5000 oder darüber; Rechtskurve einleiten, um ab 6,5 DME FKS (20,5 DME FFM) den Kreisbogen 20,5 DME FFM zu erfliegen, folgen und Sinkflug nicht unter 4000 beginnen; Rechtskurve einleiten, um ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFCE in 4000 ab 16,5 DME IFCE (20,5 DME FFM) (IF) zu erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCE (8,1 DME FFM) in 1640 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC/DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 066° (missweisend) des LOC IFCE bei 11,5 DME IFCE (15,5 DME FFM) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 DME IFCE (12,0 DME FFM) ist nicht unter 2880 und 4,1 DME IFCE (8,1 DME FFM) nicht unter 1640 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 07C (0,2 DME IFCE).

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)
Betriebsstufe II	382 (54)	400 (72)	412 (84)	426 (98)	426 (98)
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitweg- führung (LOC/DME)	850 (520)	850 (520)	850 (520)	850 (520)	–

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Startbahnkurs mit maximal 220 kt; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve, Flug mit maximal 250 kt direkt nach FKS fortsetzen und 5000 beibehalten.

Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.

2. ILS/DME (X) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von Frankenstein DVOR/DME (FKS)

Abflug von FKS (IAF) auf R 066 FKS in 5000 oder darüber; Linkskurve einleiten, um ab 13,3 DME FKS (14,3 DME FFM) den Kreisbogen 14,3 DME FFM zu erfliegen, folgen und Sinkflug nicht unter 4000 beginnen; Linkskurve einleiten, um ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFCW in 4000 ab 16,5 DME IFCW (14,3 DME FFM) (IF) zu erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCW (1,9 DME FFM) in 1660 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC/DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 246° (missweisend) des LOC IFCW bei 11,5 DME IFCW (9,3 DME FFM) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen; 7,1 DME IFCW (4,9 DME FFM) ist nicht unter 2620 und 4,1 DME IFCW (1,9 DME FFM) nicht unter 1660 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 25C (0,2 DME IFCW).

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	501 (138)	513 (150)	521 (158)	531 (168)	531 (168)
Betriebsstufe II	413 (50)	430 (67)	442 (79)	456 (93)	456 (93)
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitweg- führung (LOC/DME)	840 (480)	840 (480)	840 (480)	840 (480)	–

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Startbahnkurs mit maximal 220 kt; beim Erfliegen von 5000 Linkskurve, Flug mit maximal 250 kt direkt nach FKS fortsetzen und 5000 beibehalten.

Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“

3. In § 3 werden die Absätze 4 bis 8 wie folgt gefasst:

„(4) Die Anfangsanflugfixe werden wie folgt festgelegt:

1. Als Anfangsanflugfixe für die ILS – Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung nach Absatz 6 Nummer 1 sowie für RNP (Y) – Anflugverfahren nach Absatz 7 Nummer 3, RNP (Z) – Anflugverfahren nach Absatz 7 Nummer 2 und GLS – Anflugverfahren nach Absatz 8 werden CHA, DF426, DF454, DF526, DF554, DF626, DF654, FKS, MTR und TAU festgelegt.
2. Als Anfangsanflugfixe für ILS (Y) – Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung nach Absatz 6 Nummer 2 werden DF426, DF454, MTR und TAU festgelegt.
3. Als Anfangsanflugfixe für RNP (X) – Anflugverfahren nach Absatz 7 Nummer 1 werden IBLUS, KUGUK, ORVIV und ULNOK festgelegt.

(5) Die Warteverfahren für ILS – Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung sowie für RNP – und GLS – Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindest-/Maximalwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	CHA	286,5	230	A5000/FL 100	rechts	–
Holding to a manual termination	FKS	247,0	230	A5000	rechts	–
Holding to a manual termination	MTR	209,0	230	A5000	rechts	
Holding to a manual termination	TAU	228,0	230	A5000	rechts	

(6) ILS – Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung

Die ILS – Anflugverfahren mit RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Zuführung beginnen an den in Absatz 4 Nummer 1 und 2 genannten Anfangsanflugfixen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig. Radarüberwachung ist erforderlich. Der Endanflug ist konventionell zu fliegen. In den nachfolgenden Tabellen sind in der Spalte „Geschwindigkeitsbegrenzung“ die ab dem betreffenden Verfahrensfix höchstens zulässigen, angezeigten Fluggeschwindigkeiten angegeben. Sie gelten für die nachfolgenden Segmente solange sie nicht durch neue Werte ersetzt werden. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die vor dem Endanflugfix (FAF) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens.

1. Endanflug mit einem Sinkgradient von 3,0°

1.1 ILS/DME (Z) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von DF454

2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung							
									Initial fix	DF454 (IAF)	–	–	–	A5000+	–
									Track to a fix	DF453	069,1	4,0	–	A5000+	–
									Track to a fix	DF470 (IF)	069,2	4,5	–	A5000+	220
									Course to a fix	DF460 (FAF)	069,6	–	–	A5000+	–
									Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220
									Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220
									Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250

Abflug von DF454 bis DF453, bis DF470 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFNE in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFNE in 1600 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.

10	Hindernisfreihöhen:				
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
	Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)
	Betriebsstufe II	393 (89)	411 (107)	422 (118)	437 (133)
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				

1.2 ILS/DME (Z) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von TAU

1	<p>Abflug von TAU bis DF472, bis DF471, bis DF470 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFNE in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFNE in 1600 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																											
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																				
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–																				
4		Track to a fix	DF472	213,5	14,3	–	A5000+	–																				
5		Track to a fix	DF471	189,2	6,3	–	A5000+	–																				
6		Track to a fix	DF470 (IF)	099,2	5,3	–	A5000+	220																				
7		Course to a fix	DF460 (FAF)	069,6	–	–	A5000+	–																				
8	Fehlanflug	Direct to a fix	DF363 (MATF)	–	–	–	A850+	220																				
9		Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220																				
10		Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250																				
11	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>481 (177)</td> <td>494 (190)</td> <td>502 (198)</td> <td>512 (208)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe II</td> <td>393 (89)</td> <td>411 (107)</td> <td>422 (118)</td> <td>437 (133)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe III</td> <td colspan="4">bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)	Betriebsstufe II	393 (89)	411 (107)	422 (118)	437 (133)	Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D																								
Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)																								
Betriebsstufe II	393 (89)	411 (107)	422 (118)	437 (133)																								
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt																											

1.3 ILS/DME (Z) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von DF554

1	<p>Abflug von DF554 bis DF553, bis DF552, bis DF570 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFCE in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCE in 1620 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DF554 (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	DF553	069,3	4,0	–	A4000+	–
5		Track to a fix	DF552	069,4	4,0	–	A4000+	–
6		Track to a fix	DF570 (IF)	069,6	5,0	–	A4000+	220
7		Course to a fix	DF560 (FAF)	069,7	–	–	A4000+	–
8	Fehlanflug	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220
9		Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220
10		Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250
11	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	Betriebsstufe I		470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)	
	Betriebsstufe II		382 (54)	400 (72)	412 (84)	426 (98)	426 (98)	
	Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt					

1.4 ILS/DME (Z) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von FKS

1	<p>Abflug von FKS bis DF572, bis DF571, bis DF570 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFCE in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCE in 1620 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	DF572	270,0	15,4	–	A5000+	–
5		Track to a fix	DF571	339,4	5,7	–	A4000+	–
6		Track to a fix	DF570 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220
7		Course to a fix	DF560 (FAF)	069,7	–	–	A4000+	–
8	Fehlanflug	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220
9		Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220
10		Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250
11	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	Betriebsstufe I		470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)	
	Betriebsstufe II		382 (54)	400 (72)	412 (84)	426 (98)	426 (98)	
	Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt					

1.5 ILS/DME – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von DF654

1	<p>Abflug von DF654 bis DF653, bis DF652, bis DF670 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFSE in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFSE in 1620 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DF654 (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	DF653	069,1	4,0	–	A4000+	–
5		Track to a fix	DF652	069,2	4,0	–	A4000+	–
6		Track to a fix	DF670 (IF)	069,0	4,9	–	A4000+	220
7		Course to a fix	DF660 (FAF)	069,7	–	–	A4000+	–
8	Fehlanflug	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220
9		Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220
10		Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220
11		Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	Betriebsstufe I		470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)	
	Betriebsstufe II		382 (55)	399 (72)	411 (84)	425 (98)	425 (98)	
	Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt					

1.6 ILS/DME – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von FKS

1	<p>Abflug von FKS bis DF672, bis DF671, bis DF670 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFSE in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFSE in 1620 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	DF672	270,0	15,5	–	A5000+	–
5		Track to a fix	DF671	339,1	5,4	–	A4000+	–
6		Track to a fix	DF670 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220
7		Course to a fix	DF660 (FAF)	069,7	–	–	A4000+	–
8	Fehlanflug	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220
9		Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220
10		Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220
11		Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	Betriebsstufe I		470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)	
	Betriebsstufe II		382 (55)	399 (72)	411 (84)	425 (98)	425 (98)	
	Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt					

1.7 ILS/DME – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von TAU

1	<p>Abflug von TAU bis DF674, bis DF673, bis DF670 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFSE in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFSE in 1620 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	DF674	213,5	12,9	–	A5000+	–
5		Track to a fix	DF673	159,2	7,4	–	A4000+	–
6		Track to a fix	DF670 (IF)	099,3	5,3	–	A4000+	220
7		Course to a fix	DF660 (FAF)	069,7	–	–	A4000+	–
8	Fehlanflug	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220
9		Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220
10		Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220
11		Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	Betriebsstufe I		470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)	
	Betriebsstufe II		382 (55)	399 (72)	411 (84)	425 (98)	425 (98)	
	Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt					

1.8 ILS/DME – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von CHA

1	<p>Abflug von CHA bis DF682, bis DF681, bis DF680 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFSW in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFSW in 1660 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF290, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																																
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																									
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–																									
4		Track to a fix	DF682	069,9	5,1	–	A5000+	–																									
5		Track to a fix	DF681	340,0	10,1	–	A4000+	–																									
6		Track to a fix	DF680 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220																									
7		Course to a fix	DF620 (FAF)	249,6	–	–	A4000+	–																									
8	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220																									
9		Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220																									
10		Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220																									
11		Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250																									
12	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>500 (139)</td> <td>512 (151)</td> <td>521 (160)</td> <td>531 (170)</td> <td>588 (227)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe II</td> <td>412 (51)</td> <td>429 (68)</td> <td>441 (80)</td> <td>456 (95)</td> <td>456 (95)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe III</td> <td colspan="5">bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt</td> </tr> </tbody> </table>									Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	Betriebsstufe I	500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)	Betriebsstufe II	412 (51)	429 (68)	441 (80)	456 (95)	456 (95)	Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																												
Betriebsstufe I	500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)																												
Betriebsstufe II	412 (51)	429 (68)	441 (80)	456 (95)	456 (95)																												
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt																																

1.9 ILS/DME – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von DF626

1	<p>Abflug von DF626 bis DF625, bis DF624, bis DF623, bis DF622, bis DF680 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFSW in 4000 erfiegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFSW in 1660 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF290, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfiegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfiegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DF626 (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	DF625	250,3	4,0	–	A4000+	–
5		Track to a fix	DF624	250,2	4,0	–	A4000+	–
6		Track to a fix	DF623	250,2	4,0	–	A4000+	–
7		Track to a fix	DF622	250,1	4,0	–	A4000+	–
8		Track to a fix	DF680 (IF)	250,0	3,6	–	A4000+	220
9		Course to a fix	DF620 (FAF)	249,6	–	–	A4000+	–
10	Fehlanflug	Direct to a fix	DF290	–	–	–	–	220
11		Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220
12		Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220
13		Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	Betriebsstufe I	500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)		
	Betriebsstufe II	412 (51)	429 (68)	441 (80)	456 (95)	456 (95)		
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt							

1.10 ILS/DME – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von MTR

1	<p>Abflug von MTR bis DF684, bis DF683, bis DF680 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFSW in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFSW in 1660 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF290, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	DF684	069,9	4,7	–	A5000+	–
5		Track to a fix	DF683	160,0	7,2	–	A4000+	–
6		Track to a fix	DF680 (IF)	220,0	5,3	–	A4000+	220
7		Course to a fix	DF620 (FAF)	249,6	–	–	A4000+	–
8	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220
9		Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220
10		Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220
11		Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	Betriebsstufe I	500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)		
	Betriebsstufe II	412 (51)	429 (68)	441 (80)	456 (95)	456 (95)		
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt							

1.11 ILS/DME (Z) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von CHA

1	<p>Abflug von CHA bis DF582, bis DF581, bis DF580 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFCW in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCW in 1660 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	
4		Track to a fix	DF582	069,9	5,2	–	A5000+	–	
5		Track to a fix	DF581	340,0	10,4	–	A4000+	–	
6		Track to a fix	DF580 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	
7		Course to a fix	DF520 (FAF)	249,6	–	–	A4000+	–	
8	Fehlanflug	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	
9		Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	
10		Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	
11	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	Betriebsstufe I		501 (138)	513 (150)	521 (158)	531 (168)	531 (168)		
	Betriebsstufe II		413 (50)	430 (67)	442 (79)	456 (93)	456 (93)		
Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt							

1.12 ILS/DME (Z) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von DF526

1	<p>Abflug von DF526 bis DF525, bis DF524, bis DF523, bis DF522, bis DF580 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFCW in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCW in 1660 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																															
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																								
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DF526 (IAF)	–	–	–	A4000+	–																								
4		Track to a fix	DF525	250,3	4,0	–	A4000+	–																								
5		Track to a fix	DF524	250,2	4,0	–	A4000+	–																								
6		Track to a fix	DF523	250,1	4,0	–	A4000+	–																								
7		Track to a fix	DF522	250,0	4,0	–	A4000+	–																								
8		Track to a fix	DF580 (IF)	249,8	3,5	–	A4000+	220																								
9		Course to a fix	DF520 (FAF)	249,6	–	–	A4000+	–																								
10	Fehlanflug	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220																								
11		Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220																								
12		Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250																								
13	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>501 (138)</td> <td>513 (150)</td> <td>521 (158)</td> <td>531 (168)</td> <td>531 (168)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe II</td> <td>413 (50)</td> <td>430 (67)</td> <td>442 (79)</td> <td>456 (93)</td> <td>456 (93)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe III</td> <td colspan="5">bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	Betriebsstufe I	501 (138)	513 (150)	521 (158)	531 (168)	531 (168)	Betriebsstufe II	413 (50)	430 (67)	442 (79)	456 (93)	456 (93)	Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																											
Betriebsstufe I	501 (138)	513 (150)	521 (158)	531 (168)	531 (168)																											
Betriebsstufe II	413 (50)	430 (67)	442 (79)	456 (93)	456 (93)																											
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt																															

1.13 ILS/DME (Z) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von DF426

1	<p>Abflug von DF426 bis DF425, bis DF424, bis DF423, bis DF480 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFNW in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFNW in 1650 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF393; Rechtskurve, Direktflug bis DF483; Rechtskurve, Direktflug bis DF484; Rechtskurve, Direktflug bis MTR mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																											
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																				
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DF426 (IAF)	–	–	–	A5000+	–																				
4		Track to a fix	DF425	250,3	4,0	–	A5000+	–																				
5		Track to a fix	DF424	250,2	4,0	–	A5000+	–																				
6		Track to a fix	DF423	250,2	4,0	–	A5000+	–																				
7		Track to a fix	DF480 (IF)	250,0	6,3	–	A5000+	220																				
8		Course to a fix	DF420 (FAF)	249,6	–	–	A5000+	–																				
9	Fehlanflug	Direct to a fix	DF393 (MATF)	–	–	–	A920+	220																				
10		Direct to a fix	DF483	–	–	R	A1850+	220																				
11		Direct to a fix	DF484	–	–	R	A4130+	250																				
12		Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250																				
13	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>527 (176)</td> <td>540 (189)</td> <td>548 (197)</td> <td>558 (207)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe II</td> <td>439 (88)</td> <td>457 (106)</td> <td>468 (117)</td> <td>483 (132)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe III</td> <td colspan="4">bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	Betriebsstufe I	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)	Betriebsstufe II	439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)	Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D																								
Betriebsstufe I	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)																								
Betriebsstufe II	439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)																								
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt																											

1.14 ILS/DME (Z) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von MTR

1	<p>Abflug von MTR bis DF482, bis DF481 bis DF480 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFNW in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFNW in 1650 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF393; Rechtskurve, Direktflug bis DF483; Rechtskurve, Direktflug bis DF484; Rechtskurve, Direktflug bis MTR mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																											
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																				
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–																				
4		Track to a fix	DF482	069,6	6,0	–	A5000+	–																				
5		Track to a fix	DF481	159,7	6,2	–	A5000+	–																				
6		Track to a fix	DF480 (IF)	220,0	5,3	–	A5000+	220																				
7		Course to a fix	DF420 (FAF)	249,6	–	–	A5000+	–																				
8	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220																				
9		Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220																				
10		Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250																				
11		Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250																				
12	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Luftfahrzeugkategorie</th> <th style="width: 12.5%;">A</th> <th style="width: 12.5%;">B</th> <th style="width: 12.5%;">C</th> <th style="width: 12.5%;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td style="text-align: center;">527 (176)</td> <td style="text-align: center;">540 (189)</td> <td style="text-align: center;">548 (197)</td> <td style="text-align: center;">558 (207)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe II</td> <td style="text-align: center;">439 (88)</td> <td style="text-align: center;">457 (106)</td> <td style="text-align: center;">468 (117)</td> <td style="text-align: center;">483 (132)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe III</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	Betriebsstufe I	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)	Betriebsstufe II	439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)	Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D																								
Betriebsstufe I	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)																								
Betriebsstufe II	439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)																								
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt																											

2. Endanflug mit einem Sinkgradient von 3,2°

2.1 ILS/DME (Y) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von DF454

1	<p>Abflug von DF454 bis DF453, bis DF470 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFEL in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFEL in 1680 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u>; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung										
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DF454 (IAF)	–	–	–	A5000+	–										
4		Track to a fix	DF453	069,1	4,0	–	A5000+	–										
5		Track to a fix	DF470 (IF)	069,2	4,5	–	A5000+	220										
6		Course to a fix	DF450 (FAF)	069,6	–	–	A5000+	–										
7	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220										
8		Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220										
9		Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250										
10	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Luftfahrzeugkategorie</td> <td style="width: 15%;">A</td> <td style="width: 15%;">B</td> <td style="width: 15%;">C</td> <td style="width: 15%;">D</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>481 (177)</td> <td>494 (190)</td> <td>502 (198)</td> <td>512 (208)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)														

2.2 ILS/DME (Y) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von TAU

1	<p>Abflug von TAU bis DF472, bis DF471, bis DF470 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFEL in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFEL in 1680 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u>; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung										
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–										
4		Track to a fix	DF472	213,5	14,3	–	A5000+	–										
5		Track to a fix	DF471	189,2	6,3	–	A5000+	–										
6		Track to a fix	DF470 (IF)	099,2	5,3	–	A5000+	220										
7		Course to a fix	DF450 (FAF)	069,6	–	–	A5000+	–										
8	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220										
9		Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220										
10		Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250										
11	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Luftfahrzeugkategorie</td> <td style="width: 15%;">A</td> <td style="width: 15%;">B</td> <td style="width: 15%;">C</td> <td style="width: 15%;">D</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>481 (177)</td> <td>494 (190)</td> <td>502 (198)</td> <td>512 (208)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)														

2.3 ILS/DME (Y) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von DF426

1	<p>Abflug von DF426 bis DF425, bis DF424, bis DF423, bis DF480 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFWR in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFWR in 1730 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF393; Rechtskurve, Direktflug bis DF483; Rechtskurve, Direktflug bis DF484; Rechtskurve, Direktflug bis MTR mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung										
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DF426 (IAF)	–	–	–	A5000+	–										
4		Track to a fix	DF425	250,3	4,0	–	A5000+	–										
5		Track to a fix	DF424	250,2	4,0	–	A5000+	–										
6		Track to a fix	DF423	250,2	4,0	–	A5000+	–										
7		Track to a fix	DF480 (IF)	250,0	6,3	–	A5000+	220										
8		Course to a fix	DF430 (FAF)	249,6	–	–	A5000+	–										
9	Fehlanflug	Direct to a fix	DF393 (MATF)	–	–	–	A920+	220										
10		Direct to a fix	DF483	–	–	R	A1850+	220										
11		Direct to a fix	DF484	–	–	R	A4130+	250										
12		Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250										
13	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <tr> <td>Luftfahrzeugkategorie</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>527 (176)</td> <td>540 (189)</td> <td>548 (197)</td> <td>558 (207)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	Betriebsstufe I	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
Betriebsstufe I	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)														

2.4 ILS/DME (Y) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von MTR

1	<p>Abflug von MTR bis DF482, bis DF481 bis DF480 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFWR in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFWR in 1730 überflogen.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF393; Rechtskurve, Direktflug bis DF483; Rechtskurve, Direktflug bis DF484; Rechtskurve, Direktflug bis MTR mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung										
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–										
4		Track to a fix	DF482	069,6	6,0	–	A5000+	–										
5		Track to a fix	DF481	159,7	6,2	–	A5000+	–										
6		Track to a fix	DF480 (IF)	220,0	5,3	–	A5000+	220										
7		Course to a fix	DF430 (FAF)	249,6	–	–	A5000+	–										
8	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220										
9		Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220										
10		Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250										
11		Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250										
12	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <tr> <td>Luftfahrzeugkategorie</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>527 (176)</td> <td>540 (189)</td> <td>548 (197)</td> <td>558 (207)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	Betriebsstufe I	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
Betriebsstufe I	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)														

(7) RNP – Anflugverfahren

Die Spezifikationen, die den RNP – Anflugverfahren nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde liegenden Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren sind in den nachfolgenden Tabellen in der Spalte „Navigationsspezifikation“ angegeben. Bei Nutzung der Spezifikationen RNP APCH und RNP 1 ist der Sensor GPS erforderlich. Zur Benutzung der RNP - Anflugverfahren ist Radarüberwachung erforderlich.

In den nachfolgenden Tabellen sind in der Spalte „Geschwindigkeitsbegrenzung“ die ab dem betreffenden Verfahrensfix höchstens zulässigen, angezeigten Fluggeschwindigkeiten angegeben. Sie gelten für die nachfolgenden Segmente solange sie nicht durch neue Werte ersetzt werden. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die vor dem Endanflugfix (FAF) beziehungsweise Endanflugpunkt (FAP) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens.

1. Die RNP (X) – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 4 Nummer 3 genannten Anfangsanflugfixen. Luftfahrzeugführer, deren Luftfahrzeuge über die entsprechende Ausrüstung zur Nutzung der RNP (X) – Anflugverfahren verfügen, sollen nach Möglichkeit diese Flugverfahren in der Zeit zwischen 22:00 und 04:00 Uhr UTC (21:00 und 03:00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) nutzen.

1.1 RNP (X) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von IBLUS

1	Abflug von IBLUS bis DF911, bis DF920 und Endanflugkurs über TIXAK erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TIXAK nicht unter 2000 beginnen. 2,0 NM vor RW07C sind nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07C</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	IBLUS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF911	071,0	6,3	–	A3500+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF920 (IF)	071,1	4,0	–	A2400+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	TIXAK (FAF)	039,5	3,9	–	A2000+	–	RNP APCH
7	Track to a fix	<u>RW07C</u> (MAPt)	069,6	5,1	–	–	–	RNP APCH
8	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
9	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH
11	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LNAV		780 (460)	820 (490)	820 (490)	840 (510)		

1.2 RNP (X) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von ULNOK

1	<p>Abflug von ULNOK bis DF914, bis DF920 und Endanflugkurs über TIXAK erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TIXAK nicht unter 2000 beginnen. 2,0 NM vor RW07C sind nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07C</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation										
3	Initial fix	ULNOK (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH										
4	Track to a fix	DF914	311,9	2,6	–	A3400+	–	RNP APCH										
5	Track to a fix	DF920 (IF)	349,3	4,5	–	A2400+	–	RNP APCH										
6	Track to a fix	TIXAK (FAF)	039,5	3,9	–	A2000+	–	RNP APCH										
7	Track to a fix	<u>RW07C</u> (MAPt)	069,6	5,1	–	–	–	RNP APCH										
8	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH										
9	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH										
10	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH										
11	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Luftfahrzeugkategorie</th> <th style="width: 15%;">A</th> <th style="width: 15%;">B</th> <th style="width: 15%;">C</th> <th style="width: 15%;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNAV</td> <td>780 (460)</td> <td>820 (490)</td> <td>820 (490)</td> <td>840 (510)</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	LNAV	780 (460)	820 (490)	820 (490)	840 (510)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LNAV	780 (460)	820 (490)	820 (490)	840 (510)														

1.3 RNP (X) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von IBLUS

1	<p>Abflug von IBLUS bis DF911, bis DF910 und Endanflugkurs über BOGVO erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei BOGVO nicht unter 2000 beginnen. 2,0 NM vor RW07R sind nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07R</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation										
3	Initial fix	IBLUS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH										
4	Track to a fix	DF911	071,0	6,3	–	A3500+	–	RNP APCH										
5	Track to a fix	DF910 (IF)	071,1	4,3	–	A2400+	–	RNP APCH										
6	Track to a fix	BOGVO (FAF)	039,9	3,5	–	A2000+	–	RNP APCH										
7	Track to a fix	<u>RW07R</u> (MAPt)	069,6	5,1	–	–	–	RNP APCH										
8	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH										
9	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH										
10	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH										
11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH										
12	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Luftfahrzeugkategorie</th> <th style="width: 15%;">A</th> <th style="width: 15%;">B</th> <th style="width: 15%;">C</th> <th style="width: 15%;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNAV</td> <td>810 (480)</td> <td>810 (480)</td> <td>830 (500)</td> <td>840 (510)</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	LNAV	810 (480)	810 (480)	830 (500)	840 (510)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LNAV	810 (480)	810 (480)	830 (500)	840 (510)														

1.4 RNP (X) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von ULNOK

1	<p>Abflug von ULNOK bis DF914, bis DF910 und Endanflugkurs über BOGVO erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei BOGVO nicht unter 2000 beginnen. 2,0 NM vor RW07R sind nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07R</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation										
3	Initial fix	ULNOK (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH										
4	Track to a fix	DF914	311,9	2,6	–	A3400+	–	RNP APCH										
5	Track to a fix	DF910 (IF)	352,9	4,6	–	A2400+	–	RNP APCH										
6	Track to a fix	BOGVO (FAF)	039,9	3,5	–	A2000+	–	RNP APCH										
7	Track to a fix	<u>RW07R</u> (MAPt)	069,6	5,1	–	–	–	RNP APCH										
8	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH										
9	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH										
10	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH										
11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH										
12	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Luftfahrzeugkategorie</td> <td style="width: 15%;">A</td> <td style="width: 15%;">B</td> <td style="width: 15%;">C</td> <td style="width: 15%;">D</td> </tr> <tr> <td>LNAV</td> <td>810 (480)</td> <td>810 (480)</td> <td>830 (500)</td> <td>840 (510)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	LNAV	810 (480)	810 (480)	830 (500)	840 (510)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LNAV	810 (480)	810 (480)	830 (500)	840 (510)														

1.5 RNP (X) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von KUGUK

<p>Abflug von KUGUK bis DF907, bis DF901 und Endanflugkurs über TITUT erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TITUT nicht unter 2000 beginnen. 2,0 NM vor RW25L sind nicht unter 1050 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25L</u>. Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF290, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	KUGUK (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF907	323,7	3,6	–	A4200+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF901 (IF)	306,6	4,6	–	A3000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	TITUT (FAF)	274,6	6,3	–	A2000+	–	RNP APCH
7	Track to a fix	<u>RW25L</u> (MAPt)	249,7	5,0	–	–	–	RNP APCH
8	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
11	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP APCH
Hindernisfreihöhen:								
12	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LNAV		840 (480)	840 (480)	840 (480)	840 (480)		

1.6 RNP (X) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von ORVIV

<p>Abflug von ORVIV bis DF902, bis DF901 und Endanflugkurs über TITUT erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TITUT nicht unter 2000 beginnen. 2,0 NM vor RW25L sind nicht unter 1050 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25L</u>. Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF290, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	ORVIV (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF902	190,9	6,0	–	A3900+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF901 (IF)	251,7	4,6	–	A3000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	TITUT (FAF)	274,6	6,3	–	A2000+	–	RNP APCH
7	Track to a fix	<u>RW25L</u> (MAPt)	249,7	5,0	–	–	–	RNP APCH
8	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
11	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP APCH
Hindernisfreihöhen:								
12	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LNAV		840 (480)	840 (480)	840 (480)	840 (480)		

1.7 RNP (X) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von KUGUK

<p>Abflug von KUGUK bis DF907, bis DF901 und Endanflugkurs über RATRU erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei RATRU nicht unter 2000 beginnen. 2,0 NM vor RW25C sind nicht unter 1060 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25C</u>. Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	KUGUK (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF907	323,7	3,6	–	A4200+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF901 (IF)	306,6	4,6	–	A3000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	RATRU (FAF)	277,4	6,3	–	A2000+	–	RNP APCH
7	Track to a fix	<u>RW25C</u> (MAPt)	249,7	5,0	–	–	–	RNP APCH
8	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH
9	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP APCH
Hindernisfreihöhen:								
11	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LNAV		790 (420)	790 (420)	840 (480)	840 (480)		

1.8 RNP (X) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von ORVIV

1	<p>Abflug von ORVIV bis DF902, bis DF901 und Endanflugkurs über RATRU erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei RATRU nicht unter 2000 beginnen. 2,0 NM vor RW25C sind nicht unter 1060 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25C</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation										
3	Initial fix	ORVIV (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH										
4	Track to a fix	DF902	190,9	6,0	–	A3900+	–	RNP APCH										
5	Track to a fix	DF901 (IF)	251,7	4,6	–	A3000+	–	RNP APCH										
6	Track to a fix	RATRU (FAF)	277,4	6,3	–	A2000+	–	RNP APCH										
7	Track to a fix	<u>RW25C</u> (MAPt)	249,7	5,0	–	–	–	RNP APCH										
8	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH										
9	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP APCH										
10	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP APCH										
11	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNAV</td> <td>790 (420)</td> <td>790 (420)</td> <td>840 (480)</td> <td>840 (480)</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	LNAV	790 (420)	790 (420)	840 (480)	840 (480)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LNAV	790 (420)	790 (420)	840 (480)	840 (480)														

2. Die RNP (Z) – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 4 Nummer 1 genannten Anfangsanflugfixen und sind für den Betrieb mit dem satellitengestützten Zusatzsystem EGNOS zugelassen. Diejenigen zu den Landebahnen 07C, 07R, 25L und 25C sind darüber hinaus für den APV BARO-VNAV – Betrieb zugelassen. Die APV BARO-VNAV Verfahren sind unterhalb -15 °C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen.

2.1 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von DF454 [CH 48173 E07G]

1	Abflug von DF454 bis DF453, bis DF470 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u> ; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.																	
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation										
3	Initial fix	DF454 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH										
4	Track to a fix	DF453	069,1	4,0	–	A5000+	–	RNP APCH										
5	Track to a fix	DF470 (IF)	069,2	4,5	–	A5000+	220	RNP APCH										
6	Track to a fix	DF460 (FAP)	069,3	3,2	–	A5000+	–	RNP APCH										
7	Track to a fix	<u>RW07L</u>	069,3	14,6	–	–	–	RNP APCH										
8	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220	RNP APCH										
9	Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220	RNP APCH										
10	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH										
11	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Luftfahrzeugkategorie</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>481 (177)</td> <td>494 (190)</td> <td>502 (198)</td> <td>512 (208)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	LPV (Betriebsstufe I)	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LPV (Betriebsstufe I)	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)														

2.2 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von TAU [CH 48173 E07G]

1	Abflug von TAU bis DF472, bis DF471, bis DF470 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u> ; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF472	213,5	14,3	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF471	189,2	6,3	–	A5000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF470 (IF)	099,2	5,3	–	A5000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF460 (FAP)	069,3	3,2	–	A5000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07L</u>	069,3	14,6	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220	RNP APCH
11	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LPV (Betriebsstufe I)		481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)		

2.3 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von DF554 [CH 96031 E07E]

1	<p>Abflug von DF554 bis DF553, bis DF552, bis DF570 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF560 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07C sind nicht unter 2930 und 2,0 NM vor RW07C nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07C</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF554 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF553	069,3	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF552	069,4	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF570 (IF)	069,6	5,0	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF560 (FAF (LNAV))	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07C</u> (MAPt (LNAV))	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	LNAV		770 (450)	770 (450)	770 (450)	770 (450)	–		
	LNAV/VNAV		652 (324)	665 (337)	692 (364)	701 (373)	–		
LPV (Betriebsstufe I)		470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)			

2.4 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von FKS [CH 96031 E07E]

1	<p>Abflug von FKS bis DF572, bis DF571, bis DF570 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF560 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07C sind nicht unter 2930 und 2,0 NM vor RW07C nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07C</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF572	270,0	15,4	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF571	339,4	5,7	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF570 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF560 (FAF (LNAV))	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07C</u> (MAPt (LNAV))	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	LNAV		770 (450)	770 (450)	770 (450)	770 (450)	–		
	LNAV/VNAV		652 (324)	665 (337)	692 (364)	701 (373)	–		
LPV (Betriebsstufe I)		470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)			

2.5 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von DF654 [CH 85917 E07B]

1	Abflug von DF654 bis DF653, bis DF652, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF660 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07R sind nicht unter 2930 und 2,0 NM vor RW07R nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF654 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF653	069,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF652	069,2	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF670 (IF)	069,0	4,9	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF660 (FAF (LNAV))	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07R</u> (MAPt (LNAV))	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
	11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L			
LNAV		740 (420)	740 (420)	740 (420)	750 (420)	–			
LNAV/VNAV		652 (325)	665 (338)	673 (346)	715 (388)	–			
LPV (Betriebsstufe I)		470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)			

2.6 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von FKS [CH 85917 E07B]

1	<p>Abflug von FKS bis DF672, bis DF671, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF660 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07R sind nicht unter 2930 und 2,0 NM vor RW07R nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07R</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF672	270,0	15,5	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF671	339,1	5,4	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF670 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF660 (FAF (LNAV))	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07R</u> (MAPt (LNAV))	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
	11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L			
LNAV		740 (420)	740 (420)	740 (420)	750 (420)	–			
LNAV/VNAV		652 (325)	665 (338)	673 (346)	715 (388)	–			
LPV (Betriebsstufe I)		470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)			

2.7 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von TAU [CH 85917 E07B]

1	<p>Abflug von TAU bis DF674, bis DF673, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF660 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07R sind nicht unter 2930 und 2,0 NM vor RW07R nicht unter 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07R</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF674	213,5	12,9	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF673	159,2	7,4	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF670 (IF)	099,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF660 (FAF (LNAV))	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07R</u> (MAPt (LNAV))	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
	11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L			
LNAV		740 (420)	740 (420)	740 (420)	750 (420)	–			
LNAV/VNAV		652 (325)	665 (338)	673 (346)	715 (388)	–			
LPV (Betriebsstufe I)		470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)			

2.8 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von CHA [CH 51995 E25N]

<p>Abflug von CHA bis DF682, bis DF681, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF620 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25L sind nicht unter 2640 und 2,0 NM vor RW25L nicht unter 1050 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25L</u>.</p> <p>1 Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u>, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF682	069,9	5,1	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF681	340,0	10,1	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF680 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF620 (FAF (LNAV))	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW25L</u> (MAPt (LNAV))	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	LNAV	770 (410)	780 (410)	800 (440)	820 (460)	–		
	LNAV/VNAV	726 (365)	738 (377)	747 (386)	757 (396)	–		
LPV (Betriebsstufe I)	500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)			

2.9 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von DF626 [CH 51995 E25N]

1	<p>Abflug von DF626 bis DF625, bis DF624, bis DF623, bis DF622, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF620 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25L sind nicht unter 2640 und 2,0 NM vor RW25L nicht unter 1050 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25L</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u>, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																															
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation																								
3	Initial fix	DF626 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP 1																								
4	Track to a fix	DF625	250,3	4,0	–	A4000+	–	RNP 1																								
5	Track to a fix	DF624	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP 1																								
6	Track to a fix	DF623	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH																								
7	Track to a fix	DF622	250,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH																								
8	Track to a fix	DF680 (IF)	250,0	3,6	–	A4000+	220	RNP APCH																								
9	Track to a fix	DF620 (FAF (LNAV))	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH																								
10	Track to a fix	<u>RW25L</u> (MAPt (LNAV))	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH																								
11	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH																								
12	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH																								
13	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH																								
14	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1																								
15	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Luftfahrzeugkategorie</th> <th style="width: 15%;">A</th> <th style="width: 15%;">B</th> <th style="width: 15%;">C</th> <th style="width: 15%;">D</th> <th style="width: 15%;">D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNAV</td> <td>770 (410)</td> <td>780 (410)</td> <td>800 (440)</td> <td>820 (460)</td> <td>–</td> </tr> <tr> <td>LNAV/VNAV</td> <td>726 (365)</td> <td>738 (377)</td> <td>747 (386)</td> <td>757 (396)</td> <td>–</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>500 (139)</td> <td>512 (151)</td> <td>521 (160)</td> <td>531 (170)</td> <td>588 (227)</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	LNAV	770 (410)	780 (410)	800 (440)	820 (460)	–	LNAV/VNAV	726 (365)	738 (377)	747 (386)	757 (396)	–	LPV (Betriebsstufe I)	500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																											
LNAV	770 (410)	780 (410)	800 (440)	820 (460)	–																											
LNAV/VNAV	726 (365)	738 (377)	747 (386)	757 (396)	–																											
LPV (Betriebsstufe I)	500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)																											

2.10 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von MTR [CH 51995 E25N]

1	<p>Abflug von MTR bis DF684, bis DF683, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF620 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25L sind nicht unter 2640 und 2,0 NM vor RW25L nicht unter 1050 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25L</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u>, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF684	069,9	4,7	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF683	160,0	7,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF680 (IF)	220,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF620 (FAF (LNAV))	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW25L</u> (MAPt (LNAV))	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
	11	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L			
LNAV		770 (410)	780 (410)	800 (440)	820 (460)	–			
LNAV/VNAV		726 (365)	738 (377)	747 (386)	757 (396)	–			
LPV (Betriebsstufe I)		500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)			

2.11 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von CHA [CH 75346 E25K]

1	Abflug von CHA bis DF582, bis DF581, bis DF580 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF520 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25C sind nicht unter 2650 und 2,0 NM vor RW25C nicht unter 1050 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25C</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF582	069,9	5,2	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF581	340,0	10,4	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF580 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF520 (FAF (LNAV))	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW25C</u> (MAPt (LNAV))	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP 1
	11	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	LNAV		790 (430)	790 (430)	790 (430)	790 (430)	–		
	LNAV/VNAV		691 (328)	700 (337)	706 (343)	714 (351)	–		
LPV (Betriebsstufe I)		501 (138)	513 (150)	521 (158)	531 (168)	531 (168)			

2.12 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von DF526 [CH 75346 E25K]

1	Abflug von DF526 bis DF525, bis DF524, bis DF523, bis DF522, bis DF580 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DF520 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25C sind nicht unter 2650 und 2,0 NM vor RW25C nicht unter 1050 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25C</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF526 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP 1
	4	Track to a fix	DF525	250,3	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
	5	Track to a fix	DF524	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
	6	Track to a fix	DF523	250,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF522	250,0	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	DF580 (IF)	249,8	3,5	–	A4000+	220	RNP APCH
	9	Track to a fix	DF520 (FAF (LNAV))	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	10	Track to a fix	RW25C (MAPt (LNAV))	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
	11	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH
	12	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP 1
	13	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
14	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	LNAV		790 (430)	790 (430)	790 (430)	790 (430)	–		
	LNAV/VNAV		691 (328)	700 (337)	706 (343)	714 (351)	–		
LPV (Betriebsstufe I)		501 (138)	513 (150)	521 (158)	531 (168)	531 (168)			

2.13 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von DF426 [CH 67328 E25I]

1	Abflug von DF426 bis DF425, bis DF424, bis DF423, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF393</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF483</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF484</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>MTR</u> mit Steigflug auf 5000. <u>DF393</u> ist mindestens in 920 zu überfliegen. <u>DF483</u> ist mindestens in 1850 zu überfliegen. <u>DF484</u> ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von <u>DF483</u> ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von <u>MTR</u> mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF426 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP 1
	4	Track to a fix	DF425	250,3	4,0	–	A5000+	–	RNP 1
	5	Track to a fix	DF424	250,2	4,0	–	A5000+	–	RNP 1
	6	Track to a fix	DF423	250,2	4,0	–	A5000+	–	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF480 (IF)	250,0	6,3	–	A5000+	220	RNP APCH
	8	Track to a fix	DF420 (FAP)	250,0	3,2	–	A5000+	–	RNP APCH
	9	Track to a fix	<u>RW25R</u>	249,9	14,4	–	–	–	RNP APCH
	10	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250	RNP APCH
	13	Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH
	14	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D				
LPV (Betriebsstufe I)		527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)				

2.14 RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von MTR [CH 67328 E25]

1	Abflug von MTR bis DF482, bis DF481, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF393</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF483</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis DF484; Rechtskurve, Direktflug bis MTR mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.																	
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation									
	3	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH									
	4	Track to a fix	DF482	069,6	6,0	–	A5000+	–	RNP APCH									
	5	Track to a fix	DF481	159,7	6,2	–	A5000+	–	RNP APCH									
	6	Track to a fix	DF480 (IF)	220,0	5,3	–	A5000+	220	RNP APCH									
	7	Track to a fix	DF420 (FAP)	250,0	3,2	–	A5000+	–	RNP APCH									
	8	Track to a fix	<u>RW25R</u>	249,9	14,4	–	–	–	RNP APCH									
	9	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220	RNP APCH									
	10	Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220	RNP APCH									
	11	Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250	RNP APCH									
	12	Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH									
	13	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Luffahrzeugkategorie</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>527 (176)</td> <td>540 (189)</td> <td>548 (197)</td> <td>558 (207)</td> </tr> </table>								Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	LPV (Betriebsstufe I)	527 (176)	540 (189)	548 (197)
Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LPV (Betriebsstufe I)	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)														

3. Die RNP (Y) – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 4 Nummer 1 genannten Anfangsanflugfixen und sind für den Betrieb mit dem satellitengestützten Zusatzsystem EGNOS zugelassen. Diejenigen zu den Landebahnen 07C, 07R, 25L und 25C sind darüber hinaus für den APV BARO-VNAV – Betrieb zugelassen. Die APV BARO-VNAV Verfahren sind unterhalb -15 °C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen.

3.1 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von DF454 [CH 78721 E07F]

1	Abflug von DF454 bis DF453, bis DF470 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u> ; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.																	
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation										
3	Initial fix	DF454 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH										
4	Track to a fix	DF453	069,1	4,0	–	A5000+	–	RNP APCH										
5	Track to a fix	DF470 (IF)	069,2	4,5	–	A5000+	220	RNP APCH										
6	Track to a fix	DF450 (FAP)	069,3	4,1	–	A5000+	–	RNP APCH										
7	Track to a fix	<u>RW07L</u>	069,3	13,7	–	–	–	RNP APCH										
8	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220	RNP APCH										
9	Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220	RNP APCH										
10	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH										
11	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Luftfahrzeugkategorie</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>481 (177)</td> <td>494 (190)</td> <td>502 (198)</td> <td>512 (208)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	LPV (Betriebsstufe I)	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LPV (Betriebsstufe I)	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)														

3.2 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von TAU [CH 78721 E07F]

1	<p>Abflug von TAU bis DF472, bis DF471, bis DF470 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u>; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																	
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation										
3	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH										
4	Track to a fix	DF472	213,5	14,3	–	A5000+	–	RNP APCH										
5	Track to a fix	DF471	189,2	6,3	–	A5000+	–	RNP APCH										
6	Track to a fix	DF470 (IF)	099,2	5,3	–	A5000+	220	RNP APCH										
7	Track to a fix	DF450 (FAP)	069,3	4,1	–	A5000+	–	RNP APCH										
8	Track to a fix	<u>RW07L</u>	069,3	13,7	–	–	–	RNP APCH										
9	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220	RNP APCH										
10	Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220	RNP APCH										
11	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH										
12	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <tr> <td>Luftfahrzeugkategorie</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>481 (177)</td> <td>494 (190)</td> <td>502 (198)</td> <td>512 (208)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	LPV (Betriebsstufe I)	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LPV (Betriebsstufe I)	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)														

3.3 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von DF554 [CH 95422 E07D]

1	<p>Abflug von DF554 bis DF553, bis DF552, bis DF570 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF550 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07C sind nicht unter 3100 und 2,0 NM vor RW07C nicht unter 1060 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07C</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF554 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF553	069,3	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF552	069,4	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF570 (IF)	069,6	5,0	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF550 (FAF (LNAV))	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07C</u> (MAPt (LNAV))	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	LNAV		770 (450)	770 (450)	770 (450)	770 (450)	–		
	LNAV/VNAV		652 (324)	665 (337)	692 (364)	701 (373)	–		
LPV (Betriebsstufe I)		470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)			

3.4 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von FKS [CH 95422 E07D]

1	<p>Abflug von FKS bis DF572, bis DF571, bis DF570 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF550 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07C sind nicht unter 3100 und 2,0 NM vor RW07C nicht unter 1060 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07C</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF572	270,0	15,4	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF571	339,4	5,7	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF570 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF550 (FAF (LNAV))	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07C</u> (MAPt (LNAV))	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	LNAV		770 (450)	770 (450)	770 (450)	770 (450)	–		
	LNAV/VNAV		652 (324)	665 (337)	692 (364)	701 (373)	–		
LPV (Betriebsstufe I)		470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)			

3.5 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von DF654 [CH 54818 E07A]

1	<p>Abflug von DF654 bis DF653, bis DF652, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF650 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07R sind nicht unter 3100 und 2,0 NM vor RW07R nicht unter 1060 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07R</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF654 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF653	069,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF652	069,2	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF670 (IF)	069,0	4,9	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF650 (FAF (LNAV))	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07R</u> (MAPt (LNAV))	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
	11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L			
LNAV		740 (420)	740 (420)	740 (420)	750 (420)	–			
LNAV/VNAV		652 (325)	665 (338)	673 (346)	715 (388)	–			
LPV (Betriebsstufe I)	473 (146)	485 (158)	494 (167)	504 (177)	504 (177)				

3.6 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von FKS [CH 54818 E07A]

1	Abflug von FKS bis DF672, bis DF671, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF650 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07R sind nicht unter 3100 und 2,0 NM vor RW07R nicht unter 1060 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF672	270,0	15,5	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF671	339,1	5,4	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF670 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF650 (FAF (LNAV))	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07R</u> (MAPt (LNAV))	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
	11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L			
LNAV		740 (420)	740 (420)	740 (420)	750 (420)	–			
LNAV/VNAV		652 (325)	665 (338)	673 (346)	715 (388)	–			
LPV (Betriebsstufe I)		473 (146)	485 (158)	494 (167)	504 (177)	504 (177)			

3.7 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von TAU [CH 54818 E07A]

1	<p>Abflug von TAU bis DF674, bis DF673, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF650 nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 NM vor RW07R sind nicht unter 3100 und 2,0 NM vor RW07R nicht unter 1060 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07R</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF674	213,5	12,9	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF673	159,2	7,4	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF670 (IF)	099,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF650 (FAF (LNAV))	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW07R</u> (MAPt (LNAV))	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
	11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L			
LNAV		740 (420)	740 (420)	740 (420)	750 (420)	–			
LNAV/VNAV		652 (325)	665 (338)	673 (346)	715 (388)	–			
LPV (Betriebsstufe I)		473 (146)	485 (158)	494 (167)	504 (177)	504 (177)			

3.8 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von CHA [CH 81629 E25M]

<p>Abflug von CHA bis DF682, bis DF681, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF630 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25L sind nicht unter 2790 und 2,0 NM vor RW25L nicht unter 1090 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25L</u>.</p> <p>1 Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u>, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF682	069,9	5,1	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF681	340,0	10,1	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF680 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF630 (FAF (LNAV))	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW25L</u> (MAPt (LNAV))	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	LNAV	770 (410)	780 (410)	800 (440)	820 (460)	–		
	LNAV/VNAV	729 (368)	742 (381)	750 (389)	760 (399)	–		
	LPV (Betriebsstufe I)	503 (142)	516 (155)	524 (163)	534 (173)	534 (173)		

3.9 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von DF626 [CH 81629 E25M]

<p>Abflug von DF626 bis DF625, bis DF624, bis DF623, bis DF622, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF630 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25L sind nicht unter 2790 und 2,0 NM vor RW25L nicht unter 1090 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25L</u>. 1 Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u>, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	DF626 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP 1
4	Track to a fix	DF625	250,3	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
5	Track to a fix	DF624	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
6	Track to a fix	DF623	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
7	Track to a fix	DF622	250,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	DF680 (IF)	250,0	3,6	–	A4000+	220	RNP APCH
9	Track to a fix	DF630 (FAF (LNAV))	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
10	Track to a fix	<u>RW25L</u> (MAPt (LNAV))	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
11	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
13	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
14	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
Hindernisfreihöhen:								
15	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	LNAV	770 (410)	780 (410)	800 (440)	820 (460)	–		
	LNAV/VNAV	729 (368)	742 (381)	750 (389)	760 (399)	–		
	LPV (Betriebsstufe I)	503 (142)	516 (155)	524 (163)	534 (173)	534 (173)		

3.10 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von MTR [CH 81629 E25M]

1	<p>Abflug von MTR bis DF684, bis DF683, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF630 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25L sind nicht unter 2790 und 2,0 NM vor RW25L nicht unter 1090 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25L</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u>, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF684	069,9	4,7	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF683	160,0	7,2	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF680 (IF)	220,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF630 (FAF (LNAV))	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW25L</u> (MAPt (LNAV))	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
	11	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L			
LNAV		770 (410)	780 (410)	800 (440)	820 (460)	–			
LNAV/VNAV		729 (368)	742 (381)	750 (389)	760 (399)	–			
LPV (Betriebsstufe I)		503 (142)	516 (155)	524 (163)	534 (173)	534 (173)			

3.11 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von CHA [CH 60675 E25J]

1	Abflug von CHA bis DF582, bis DF581, bis DF580 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF530 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25C sind nicht unter 2800 und 2,0 NM vor RW25C nicht unter 1100 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25C</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF582	069,9	5,2	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF581	340,0	10,4	–	A4000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF580 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF530 (FAF (LNAV))	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW25C</u> (MAPt (LNAV))	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH
	10	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP 1
	11	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	LNAV		790 (430)	790 (430)	790 (430)	790 (430)	–		
	LNAV/VNAV		694 (331)	703 (340)	709 (346)	716 (353)	–		
LPV (Betriebsstufe I)		504 (141)	516 (153)	524 (161)	535 (172)	535 (172)			

3.12 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von DF526 [CH 60675 E25J]

1	<p>Abflug von DF526 bis DF525, bis DF524, bis DF523, bis DF522, bis DF580 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,6 % bei DF530 nicht unter 4000 zu beginnen. 7,0 NM vor RW25C sind nicht unter 2800 und 2,0 NM vor RW25C nicht unter 1100 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25C</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF526 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP 1
	4	Track to a fix	DF525	250,3	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
	5	Track to a fix	DF524	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
	6	Track to a fix	DF523	250,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF522	250,0	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	DF580 (IF)	249,8	3,5	–	A4000+	220	RNP APCH
	9	Track to a fix	DF530 (FAF (LNAV))	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
	10	Track to a fix	RW25C (MAPt (LNAV))	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
	11	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH
	12	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP 1
	13	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
14	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L		
	LNAV		790 (430)	790 (430)	790 (430)	790 (430)	–		
	LNAV/VNAV		694 (331)	703 (340)	709 (346)	716 (353)	–		
LPV (Betriebsstufe I)		504 (141)	516 (153)	524 (161)	535 (172)	535 (172)			

3.13 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von DF426 [CH 44939 E25H]

1	Abflug von DF426 bis DF425, bis DF424, bis DF423, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF393</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF483</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF484</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>MTR</u> mit Steigflug auf 5000. <u>DF393</u> ist mindestens in 920 zu überfliegen. <u>DF483</u> ist mindestens in 1850 zu überfliegen. <u>DF484</u> ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von <u>DF483</u> ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von <u>MTR</u> mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF426 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP 1
	4	Track to a fix	DF425	250,3	4,0	–	A5000+	–	RNP 1
	5	Track to a fix	DF424	250,2	4,0	–	A5000+	–	RNP 1
	6	Track to a fix	DF423	250,2	4,0	–	A5000+	–	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF480 (IF)	250,0	6,3	–	A5000+	220	RNP APCH
	8	Track to a fix	DF430 (FAP)	250,0	4,1	–	A5000+	–	RNP APCH
	9	Track to a fix	<u>RW25R</u>	249,9	13,5	–	–	–	RNP APCH
	10	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250	RNP APCH
	13	Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH
	14	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D				
LPV (Betriebsstufe I)		527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)				

3.14 RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von MTR [CH 44939 E25H]

1	Abflug von MTR bis DF482, bis DF481, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF393</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF483</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF484</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis MTR mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.																	
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation									
	3	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH									
	4	Track to a fix	DF482	069,6	6,0	–	A5000+	–	RNP APCH									
	5	Track to a fix	DF481	159,7	6,2	–	A5000+	–	RNP APCH									
	6	Track to a fix	DF480 (IF)	220,0	5,3	–	A5000+	220	RNP APCH									
	7	Track to a fix	DF430 (FAP)	250,0	4,1	–	A5000+	–	RNP APCH									
	8	Track to a fix	<u>RW25R</u>	249,9	13,5	–	–	–	RNP APCH									
	9	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220	RNP APCH									
	10	Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220	RNP APCH									
	11	Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250	RNP APCH									
	12	Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH									
	13	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Luftfahrzeugkategorie</td> <td style="width: 15%;">A</td> <td style="width: 15%;">B</td> <td style="width: 15%;">C</td> <td style="width: 15%;">D</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>527 (176)</td> <td>540 (189)</td> <td>548 (197)</td> <td>558 (207)</td> </tr> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	LPV (Betriebsstufe I)	527 (176)	540 (189)	548 (197)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D														
LPV (Betriebsstufe I)	527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)														

(8) GLS – Anflugverfahren

Die GLS – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 4 Nummer 1 genannten Anfangsanflugfixen. Die Spezifikationen, der den GLS – Anflugverfahren nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde liegenden Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren sind in den nachfolgenden Tabellen in der Spalte „Navigationsspezifikation“ angegeben. Bei Nutzung der Spezifikationen RNP APCH und RNP 1 ist der Sensor GPS erforderlich. Zur Benutzung der GLS – Anflugverfahren ist Radarüberwachung erforderlich.

In den nachfolgenden Tabellen sind in der Spalte „Geschwindigkeitsbegrenzung“ die ab dem betreffenden Verfahrensfix höchstens zulässigen, angezeigten Fluggeschwindigkeiten angegeben. Sie gelten für die nachfolgenden Segmente solange sie nicht durch neue Werte ersetzt werden. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die vor dem Endanflugpunkt (FAP) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens.

1. Endanflug mit einem Sinkgradient von 3,0°

1.1 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von DF454 [CH 32667 G070]

1	Abflug von DF454 bis DF453, bis DF470 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
	3	Initial fix	DF454 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF453	069,1	4,0	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF470 (IF)	069,2	4,5	–	A5000+	220	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF460 (FAP)	069,3	3,2	–	A5000+	–	RNP APCH
	7	Track to a fix	<u>RW07L</u>	069,3	14,6	–	–	–	RNP APCH
	8	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220	RNP APCH
	9	Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220	RNP APCH
	10	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH
11	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D			
	GLS Betriebsstufe I		481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)			
	GLS Betriebsstufe II		393 (89)	411 (107)	422 (118)	437 (133)			

1.2 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von TAU [CH 32667 G07O]

1	Abflug von TAU bis DF472, bis DF471, bis DF470 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u> ; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF472	213,5	14,3	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF471	189,2	6,3	–	A5000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF470 (IF)	099,2	5,3	–	A5000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF460 (FAP)	069,3	3,2	–	A5000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07L</u>	069,3	14,6	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220	RNP APCH
11	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	GLS Betriebsstufe I		481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)		
	GLS Betriebsstufe II		393 (89)	411 (107)	422 (118)	437 (133)		

1.3 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von DF554 [CH 31023 G07P]

<p>Abflug von DF554 bis DF553, bis DF552, bis DF570 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	DF554 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF553	069,3	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF552	069,4	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF570 (IF)	069,6	5,0	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF560 (FAP)	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07C</u>	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)		
GLS Betriebsstufe II	382 (54)	400 (72)	412 (84)	426 (98)	426 (98)			

1.4 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von FKS [CH 31023 G07P]

<p>Abflug von FKS bis DF572, bis DF571, bis DF570 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF572	270,0	15,4	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF571	339,4	5,7	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF570 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF560 (FAP)	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07C</u>	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)		
GLS Betriebsstufe II	382 (54)	400 (72)	412 (84)	426 (98)	426 (98)			

1.5 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von DF654 [CH 33489 G07N]

<p>Abflug von DF654 bis DF653, bis DF652, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p>																										
<p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																										
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation																		
3	Initial fix	DF654 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP APCH																		
4	Track to a fix	DF653	069,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH																		
5	Track to a fix	DF652	069,2	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH																		
6	Track to a fix	DF670 (IF)	069,0	4,9	–	A4000+	220	RNP APCH																		
7	Track to a fix	DF660 (FAP)	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH																		
8	Track to a fix	<u>RW07R</u>	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH																		
9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH																		
10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH																		
11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH																		
12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1																		
<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luffahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GLS Betriebsstufe I</td> <td>470 (143)</td> <td>482 (155)</td> <td>490 (163)</td> <td>501 (174)</td> <td>501 (174)</td> </tr> <tr> <td>GLS Betriebsstufe II</td> <td>382 (55)</td> <td>399 (72)</td> <td>411 (84)</td> <td>425 (98)</td> <td>425 (98)</td> </tr> </tbody> </table>									Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	GLS Betriebsstufe I	470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)	GLS Betriebsstufe II	382 (55)	399 (72)	411 (84)	425 (98)	425 (98)
Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																					
GLS Betriebsstufe I	470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)																					
GLS Betriebsstufe II	382 (55)	399 (72)	411 (84)	425 (98)	425 (98)																					

1.6 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von FKS [CH 33489 G07N]

<p>Abflug von FKS bis DF672, bis DF671, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF672	270,0	15,5	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF671	339,1	5,4	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF670 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF660 (FAP)	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07R</u>	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)		
GLS Betriebsstufe II	382 (55)	399 (72)	411 (84)	425 (98)	425 (98)			

1.7 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von TAU [CH 33489 G07N]

<p>Abflug von TAU bis DF674, bis DF673, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF674	213,5	12,9	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF673	159,2	7,4	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF670 (IF)	099,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF660 (FAP)	069,4	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07R</u>	069,4	11,4	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	470 (143)	482 (155)	490 (163)	501 (174)	501 (174)		
GLS Betriebsstufe II	382 (55)	399 (72)	411 (84)	425 (98)	425 (98)			

1.8 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von CHA [CH 32256 G25N]

<p>Abflug von CHA bis DF682, bis DF681, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u>, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF682	069,9	5,1	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF681	340,0	10,1	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF680 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF620 (FAP)	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW25L</u>	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
Hindernisfreihöhen:								
13	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	GLS Betriebsstufe I		500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)	
	GLS Betriebsstufe II		412 (51)	429 (68)	441 (80)	456 (95)	456 (95)	

1.9 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von DF626 [CH 32256 G25N]

1	Abflug von DF626 bis DF625, bis DF624, bis DF623, bis DF622, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u> , Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	DF626 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP 1
4	Track to a fix	DF625	250,3	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
5	Track to a fix	DF624	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
6	Track to a fix	DF623	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
7	Track to a fix	DF622	250,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	DF680 (IF)	250,0	3,6	–	A4000+	220	RNP APCH
9	Track to a fix	DF620 (FAP)	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
10	Track to a fix	<u>RW25L</u>	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
11	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
13	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
14	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
15	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	GLS Betriebsstufe I		500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)	
GLS Betriebsstufe II		412 (51)	429 (68)	441 (80)	456 (95)	456 (95)		

1.10 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von MTR [CH 32256 G25N]

1	Abflug von MTR bis DF684, bis DF683, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u> , Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF684	069,9	4,7	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF683	160,0	7,2	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF680 (IF)	220,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF620 (FAP)	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW25L</u>	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	500 (139)	512 (151)	521 (160)	531 (170)	588 (227)		
GLS Betriebsstufe II	412 (51)	429 (68)	441 (80)	456 (95)	456 (95)			

1.11 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von CHA [CH 31434 G25P]

<p>Abflug von CHA bis DF582, bis DF581, bis DF580 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF582	069,9	5,2	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF581	340,0	10,4	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF580 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF520 (FAP)	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW25C</u>	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP 1
11	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	501 (138)	513 (150)	521 (158)	531 (168)	531 (168)		
GLS Betriebsstufe II	413 (50)	430 (67)	442 (79)	456 (93)	456 (93)			

1.12 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von DF526 [CH 31434 G25P]

<p>Abflug von DF526 bis DF525, bis DF524, bis DF523, bis DF522, bis DF580 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	DF526 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP 1
4	Track to a fix	DF525	250,3	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
5	Track to a fix	DF524	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
6	Track to a fix	DF523	250,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
7	Track to a fix	DF522	250,0	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	DF580 (IF)	249,8	3,5	–	A4000+	220	RNP APCH
9	Track to a fix	DF520 (FAP)	249,9	3,2	–	A4000+	–	RNP APCH
10	Track to a fix	<u>RW25C</u>	249,9	11,3	–	–	–	RNP APCH
11	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH
12	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP 1
13	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	501 (138)	513 (150)	521 (158)	531 (168)	531 (168)		
	GLS Betriebsstufe II	413 (50)	430 (67)	442 (79)	456 (93)	456 (93)		

1.13 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von DF426 [CH 31845 G250]

1	Abflug von DF426 bis DF425, bis DF424, bis DF423, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF393</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF483</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF484</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>MTR</u> mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF426 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP 1
	4	Track to a fix	DF425	250,3	4,0	–	A5000+	–	RNP 1
	5	Track to a fix	DF424	250,2	4,0	–	A5000+	–	RNP 1
	6	Track to a fix	DF423	250,2	4,0	–	A5000+	–	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF480 (IF)	250,0	6,3	–	A5000+	220	RNP APCH
	8	Track to a fix	DF420 (FAP)	250,0	3,2	–	A5000+	–	RNP APCH
	9	Track to a fix	<u>RW25R</u>	249,9	14,4	–	–	–	RNP APCH
	10	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250	RNP APCH
	13	Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH
	14	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D				
GLS Betriebsstufe I		527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)				
GLS Betriebsstufe II		439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)				

1.14 GLS (Z) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von MTR [CH 31845 G250]

1	Abflug von MTR bis DF482, bis DF481, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF393</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF483</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis DF484; Rechtskurve, Direktflug bis MTR mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF482	069,6	6,0	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF481	159,7	6,2	–	A5000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF480 (IF)	220,0	5,3	–	A5000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF420 (FAP)	250,0	3,2	–	A5000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW25R</u>	249,9	14,4	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220	RNP APCH
	10	Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250	RNP APCH
	12	Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH
	13	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D				
GLS Betriebsstufe I		527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)				
GLS Betriebsstufe II	439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)					

2. Endanflug mit einem Sinkgradient von 3,2°

2.1 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von DF454 [CH 27735 G07K]

1	<p>Abflug von DF454 bis DF453, bis DF470 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u>; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation															
3	Initial fix	DF454 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH															
4	Track to a fix	DF453	069,1	4,0	–	A5000+	–	RNP APCH															
5	Track to a fix	DF470 (IF)	069,2	4,5	–	A5000+	220	RNP APCH															
6	Track to a fix	DF450 (FAP)	069,3	4,1	–	A5000+	–	RNP APCH															
7	Track to a fix	<u>RW07L</u>	069,3	13,7	–	–	–	RNP APCH															
8	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220	RNP APCH															
9	Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220	RNP APCH															
10	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH															
11	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GLS Betriebsstufe I</td> <td>481 (177)</td> <td>494 (190)</td> <td>502 (198)</td> <td>512 (208)</td> </tr> <tr> <td>GLS Betriebsstufe II</td> <td>393 (89)</td> <td>411 (107)</td> <td>422 (118)</td> <td>437 (133)</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	GLS Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)	GLS Betriebsstufe II	393 (89)	411 (107)	422 (118)	437 (133)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D																			
GLS Betriebsstufe I	481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)																			
GLS Betriebsstufe II	393 (89)	411 (107)	422 (118)	437 (133)																			

2.2 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 07L, ausgehend von TAU [CH 27735 G07K]

1	Abflug von TAU bis DF472, bis DF471, bis DF470 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u> ; Linkskurve, Direktflug bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 4240 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF473 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF472	213,5	14,3	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF471	189,2	6,3	–	A5000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF470 (IF)	099,2	5,3	–	A5000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF450 (FAP)	069,3	4,1	–	A5000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07L</u>	069,3	13,7	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF473	–	–	L	A4240+	220	RNP APCH
11	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	GLS Betriebsstufe I		481 (177)	494 (190)	502 (198)	512 (208)		
	GLS Betriebsstufe II		393 (89)	411 (107)	422 (118)	437 (133)		

2.3 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von DF554 [CH 29379 G07M]

<p>Abflug von DF554 bis DF553, bis DF552, bis DF570 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	DF554 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF553	069,3	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF552	069,4	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF570 (IF)	069,6	5,0	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF550 (FAP)	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07C</u>	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)		
GLS Betriebsstufe II	382 (54)	400 (72)	412 (84)	426 (98)	426 (98)			

2.4 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 07C, ausgehend von FKS [CH 29379 G07M]

<p>Abflug von FKS bis DF572, bis DF571, bis DF570 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF575, weiterer Steigflug auf Kurs 069,8°, beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF572	270,0	15,4	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF571	339,4	5,7	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF570 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF550 (FAP)	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07C</u>	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF575	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Course to an altitude	–	069,8	–	–	A5000+	220	RNP APCH
11	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	470 (142)	483 (155)	491 (163)	501 (173)	501 (173)		
GLS Betriebsstufe II	382 (54)	400 (72)	412 (84)	426 (98)	426 (98)			

2.5 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von DF654 [CH 28557 G07J]

<p>Abflug von DF654 bis DF653, bis DF652, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p>																										
<p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																										
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation																		
3	Initial fix	DF654 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP APCH																		
4	Track to a fix	DF653	069,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH																		
5	Track to a fix	DF652	069,2	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH																		
6	Track to a fix	DF670 (IF)	069,0	4,9	–	A4000+	220	RNP APCH																		
7	Track to a fix	DF650 (FAP)	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH																		
8	Track to a fix	<u>RW07R</u>	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH																		
9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH																		
10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH																		
11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH																		
12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1																		
<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luffahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GLS Betriebsstufe I</td> <td>473 (146)</td> <td>485 (158)</td> <td>494 (167)</td> <td>504 (177)</td> <td>504 (177)</td> </tr> <tr> <td>GLS Betriebsstufe II</td> <td>385 (58)</td> <td>403 (76)</td> <td>414 (87)</td> <td>429 (102)</td> <td>429 (102)</td> </tr> </tbody> </table>									Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	GLS Betriebsstufe I	473 (146)	485 (158)	494 (167)	504 (177)	504 (177)	GLS Betriebsstufe II	385 (58)	403 (76)	414 (87)	429 (102)	429 (102)
Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																					
GLS Betriebsstufe I	473 (146)	485 (158)	494 (167)	504 (177)	504 (177)																					
GLS Betriebsstufe II	385 (58)	403 (76)	414 (87)	429 (102)	429 (102)																					
13																										

2.6 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von FKS [CH 28557 G07J]

<p>Abflug von FKS bis DF672, bis DF671, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	FKS (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF672	270,0	15,5	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF671	339,1	5,4	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF670 (IF)	039,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF650 (FAP)	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07R</u>	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	473 (146)	485 (158)	494 (167)	504 (177)	504 (177)		
GLS Betriebsstufe II	385 (58)	403 (76)	414 (87)	429 (102)	429 (102)			

2.7 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von TAU [CH 28557 G07J]

<p>Abflug von TAU bis DF674, bis DF673, bis DF670 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF675, bis DF278, weiterer Steigflug auf Kurs 090,0°; beim Erfliegen von 5000 Rechtskurve; Direktflug bis FKS und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von FKS mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	TAU (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF674	213,5	12,9	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF673	159,2	7,4	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF670 (IF)	099,3	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF650 (FAP)	069,4	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW07R</u>	069,4	10,7	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF675 (MATF)	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Track to a fix	DF278	089,9	7,4	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	090,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	FKS (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luffahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	473 (146)	485 (158)	494 (167)	504 (177)	504 (177)		
GLS Betriebsstufe II	385 (58)	403 (76)	414 (87)	429 (102)	429 (102)			

2.8 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von CHA [CH 28146 G25J]

1	Abflug von CHA bis DF682, bis DF681, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u> , Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF682	069,9	5,1	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF681	340,0	10,1	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF680 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF630 (FAP)	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW25L</u>	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	GLS Betriebsstufe I		503 (142)	516 (155)	524 (163)	534 (173)	534 (173)	
GLS Betriebsstufe II		415 (54)	433 (72)	444 (83)	459 (98)	459 (98)		

2.9 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von DF626 [CH 28146 G25J]

1	Abflug von DF626 bis DF625, bis DF624, bis DF623, bis DF622, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u> , Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	DF626 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP 1
4	Track to a fix	DF625	250,3	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
5	Track to a fix	DF624	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP 1
6	Track to a fix	DF623	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
7	Track to a fix	DF622	250,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	DF680 (IF)	250,0	3,6	–	A4000+	220	RNP APCH
9	Track to a fix	DF630 (FAP)	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
10	Track to a fix	<u>RW25L</u>	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
11	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
13	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
14	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
15	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	GLS Betriebsstufe I		503 (142)	516 (155)	524 (163)	534 (173)	534 (173)	
GLS Betriebsstufe II		415 (54)	433 (72)	444 (83)	459 (98)	459 (98)		

2.10 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von MTR [CH 28146 G25J]

1	Abflug von MTR bis DF684, bis DF683, bis DF680 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF290</u> , Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF684	069,9	4,7	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF683	160,0	7,2	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF680 (IF)	220,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF630 (FAP)	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW25L</u>	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	<u>DF290</u>	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF685	–	–	–	–	220	RNP APCH
11	Course to an altitude	–	240,0	–	–	A5000+	220	RNP APCH
12	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	503 (142)	516 (155)	524 (163)	534 (173)	534 (173)		
GLS Betriebsstufe II	415 (54)	433 (72)	444 (83)	459 (98)	459 (98)			

2.11 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von CHA [CH 28968 G25M]

<p>Abflug von CHA bis DF582, bis DF581, bis DF580 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p> <p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
3	Initial fix	CHA (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
4	Track to a fix	DF582	069,9	5,2	–	A5000+	–	RNP APCH
5	Track to a fix	DF581	340,0	10,4	–	A4000+	–	RNP APCH
6	Track to a fix	DF580 (IF)	280,0	5,3	–	A4000+	220	RNP APCH
7	Track to a fix	DF530 (FAP)	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH
8	Track to a fix	<u>RW25C</u>	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH
10	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP 1
11	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	GLS Betriebsstufe I	504 (141)	516 (153)	524 (161)	535 (172)	535 (172)		
GLS Betriebsstufe II	416 (53)	433 (70)	445 (82)	460 (97)	460 (97)			

2.12 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 25C, ausgehend von DF526 [CH 28968 G25M]

<p>Abflug von DF526 bis DF525, bis DF524, bis DF523, bis DF522, bis DF580 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50.</p>																											
<p>1 Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF585, weiterer Steigflug auf Kurs 249,7°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>																											
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation																			
3	Initial fix	DF526 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	RNP 1																			
4	Track to a fix	DF525	250,3	4,0	–	A4000+	–	RNP 1																			
5	Track to a fix	DF524	250,2	4,0	–	A4000+	–	RNP 1																			
6	Track to a fix	DF523	250,1	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH																			
7	Track to a fix	DF522	250,0	4,0	–	A4000+	–	RNP APCH																			
8	Track to a fix	DF580 (IF)	249,8	3,5	–	A4000+	220	RNP APCH																			
9	Track to a fix	DF530 (FAP)	249,9	3,9	–	A4000+	–	RNP APCH																			
10	Track to a fix	<u>RW25C</u>	249,9	10,6	–	–	–	RNP APCH																			
11	Direct to a fix	DF585	–	–	–	–	220	RNP APCH																			
12	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A5000+	220	RNP 1																			
13	Direct to a fix	CHA (MAHF)	–	–	L	A5000	250	RNP 1																			
<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="3">14</td> <td>Luftfahrzeugkategorie</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>D_L</td> </tr> <tr> <td>GLS Betriebsstufe I</td> <td>504 (141)</td> <td>516 (153)</td> <td>524 (161)</td> <td>535 (172)</td> <td>535 (172)</td> </tr> <tr> <td>GLS Betriebsstufe II</td> <td>416 (53)</td> <td>433 (70)</td> <td>445 (82)</td> <td>460 (97)</td> <td>460 (97)</td> </tr> </table>									14	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	GLS Betriebsstufe I	504 (141)	516 (153)	524 (161)	535 (172)	535 (172)	GLS Betriebsstufe II	416 (53)	433 (70)	445 (82)	460 (97)	460 (97)
14	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																					
	GLS Betriebsstufe I	504 (141)	516 (153)	524 (161)	535 (172)	535 (172)																					
	GLS Betriebsstufe II	416 (53)	433 (70)	445 (82)	460 (97)	460 (97)																					

2.13 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von DF426 [CH 27324 G25K]

1	<p>Abflug von DF426 bis DF425, bis DF424, bis DF423, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF393</u>; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF483</u>; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF484</u>; Rechtskurve, Direktflug bis <u>MTR</u> mit Steigflug auf 5000. <u>DF393</u> ist mindestens in 920 zu überfliegen. <u>DF483</u> ist mindestens in 1850 zu überfliegen. <u>DF484</u> ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von <u>DF483</u> ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von <u>MTR</u> mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.</p>								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	DF426 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP 1
	4	Track to a fix	DF425	250,3	4,0	–	A5000+	–	RNP 1
	5	Track to a fix	DF424	250,2	4,0	–	A5000+	–	RNP 1
	6	Track to a fix	DF423	250,2	4,0	–	A5000+	–	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF480 (IF)	250,0	6,3	–	A5000+	220	RNP APCH
	8	Track to a fix	DF430 (FAP)	250,0	4,1	–	A5000+	–	RNP APCH
	9	Track to a fix	<u>RW25R</u>	249,9	13,5	–	–	–	RNP APCH
	10	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220	RNP APCH
	12	Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250	RNP APCH
	13	Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH
	14	Hindernisfreihöhen:							
Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D				
GLS Betriebsstufe I		527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)				
GLS Betriebsstufe II		439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)				

2.14 GLS (Y) – Anflug zur Landebahn 25R, ausgehend von MTR [CH 27324 G25K]

1	Abflug von MTR bis DF482, bis DF481, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF393</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF483</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis <u>DF484</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis MTR mit Steigflug auf 5000. DF393 ist mindestens in 920 zu überfliegen. DF483 ist mindestens in 1850 zu überfliegen. DF484 ist mindestens in 4130 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF483 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MTR mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,3 % (260 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
	3	Initial fix	MTR (IAF)	–	–	–	A5000+	–	RNP APCH
	4	Track to a fix	DF482	069,6	6,0	–	A5000+	–	RNP APCH
	5	Track to a fix	DF481	159,7	6,2	–	A5000+	–	RNP APCH
	6	Track to a fix	DF480 (IF)	220,0	5,3	–	A5000+	220	RNP APCH
	7	Track to a fix	DF430 (FAP)	250,0	4,1	–	A5000+	–	RNP APCH
	8	Track to a fix	<u>RW25R</u>	249,9	13,5	–	–	–	RNP APCH
	9	Direct to a fix	<u>DF393</u> (MATF)	–	–	–	A920+	220	RNP APCH
	10	Direct to a fix	<u>DF483</u>	–	–	R	A1850+	220	RNP APCH
	11	Direct to a fix	<u>DF484</u>	–	–	R	A4130+	250	RNP APCH
	12	Direct to a fix	MTR (MAHF)	–	–	R	A5000	250	RNP APCH
13	Hindernisfreihöhen:								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D			
	GLS Betriebsstufe I		527 (176)	540 (189)	548 (197)	558 (207)			
GLS Betriebsstufe II		439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)“				

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„1	Startbahn	Abflugverfahren	Kanal
2	25C/25L	MARUN F, MARUN G, MARUN H, MARUN M, OBOKA G, OBOKA H, OBOKA M, TAU Q, TOBAK F, TOBAK G, TOBAK H, TOBAK M	120.155
3	25C/25L	ANEKI F, RID Q	136.130
4	07R/07C	MARUN D, MARUN E, MTR C, OBOKA D, OBOKA E, TOBAK D	120.155
5	07R/07C	ANEKI E, KOMIB D, RID C, SULUS D	136.130
6	18	ANEKI L, CINDY L, SULUS L	136.130“

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 1.1 werden die Abflugverfahren CINDY TWO FOXTROT DEPARTURE (CINDY 2F), SOBRA SEVEN FOXTROT DEPARTURE (SOBRA 7F) und SULUS TWO FOXTROT DEPARTURE (SULUS 2F) aufgehoben.

bbb) Nummer 1.2 wird wie folgt gefasst:

„1.2 Abflugverfahren mit der Streckenkennung GOLF

Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung GOLF zu den Wegpunkten MARUN, OBOKA und TOBAK für zweistrahlige Luftfahrzeuge der Wirbelschleppen-kategorie HEAVY zur Verfügung.

Sie stehen darüber hinaus standardmäßig zu den Wegpunkten MARUN, OBOKA und TOBAK für alle Luftfahrzeuge zur Verfügung, wenn diese die in den standardmäßig vorgesehenen Abflugverfahren mit abweichender Streckenkennung zugrunde liegenden Vorgaben nicht einhalten können.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
<p>MARUN ONE GOLF DEPARTURE (MARUN 1G) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM (2,0 DME FRD) oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf missweisendem Kurs 272° (bei Startbahn 25L: missweisender Kurs 277°) R 256 FFM erfliegen; auf R 256 FFM bis 9,7 DME FFM oder 3500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, R 148 TAU erfliegen; auf R 148 TAU bis 9,6 DME TAU (Kreuzen von R 281 FFM); Rechtskurve, auf Kurs 025° bis TABUM (Δ); Linkskurve, auf Kurs 016° bis LIKSI (Δ); Linkskurve, auf Kurs 014° über LORPA (Δ) bis MARUN (Δ). 9,6 DME TAU (R 281 FFM) ist mindestens in 4400 zu überfliegen (kreuzen). GPS/FMS RNAV: [A800+] – DF234 (25C) [R]/DF235 (25L) [R] – DF133 [L] – DF236 – [A3500+; R] – DF238 [A4400+; R] – TABUM [L] – LIKSI [L] – LORPA – MARUN</p>	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000	Ab 9,6 DME TAU (Kreuzen von R 281 FFM) ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
<p>OBOKA THREE GOLF DEPARTURE (OBOKA 3G) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM (2,0 DME FRD) oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf missweisendem Kurs 272° (bei Startbahn 25L: missweisender Kurs 277°) R 256 FFM erfliegen; auf R 256 FFM bis 13,7 DME FFM; Rechtskurve, auf Kurs 291° bis ESUPI (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 305° bis MASIR (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 333° über RAVKI (Δ) bis DITAM (Δ); Linkskurve, auf Kurs 324° bis OBOKA (Δ). 13,7 DME FFM ist mindestens in 3600 zu überfliegen. GPS/FMS RNAV: [A800+] – DF234 (25C) [R]/DF235 (25L) [R] – DF133 [L] – DF136 [A3600+; R] – ESUPI [R] – MASIR [R] – RAVKI – DITAM [L] – OBOKA</p>	5000	von ESUPI bis MASIR: 4000; von MASIR bis OBOKA: 5000	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auf Grund der Luftraumstruktur ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von 3600 mit mindestens 5,8 % (350 ft/NM) durchzuführen. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 13,7 DME FFM ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 3. OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (gilt nicht für Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
<p>TOBAK TWO GOLF DEPARTURE (TOBAK 2G) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM (2,0 DME FRD) oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf missweisendem Kurs 272° (bei Startbahn 25L: missweisender Kurs 277°) R 256 FFM erfliegen; auf R 256 FFM bis 9,7 DME FFM oder 3500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, R 148 TAU erfliegen; auf R 148 TAU bis 9,6 DME TAU (Kreuzen von R 281 FFM); Rechtskurve, auf Kurs 025° bis TABUM (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 038° bis TESSGA (Δ); Linkskurve, auf Kurs 037° bis TOBAK (Δ). 9,6 DME TAU (R 281 FFM) ist mindestens in 4400 zu überfliegen (kreuzen). GPS/FMS RNAV: [A800+] – DF234 (25C) [R]/DF235 (25L) [R] – DF133 [L] – DF236 – [A3500+; R] – DF238 [A4400+; R] – TABUM [R] – TESSGA [L] – TOBAK</p>	5000	von TESSGA bis TOBAK: 5000	1. Ab 9,6 DME TAU (Kreuzen von R 281 FFM) ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 2. Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden.“

- ccc) In Nummer 1.3 werden die Sätze 1 bis 3 durch die folgenden Sätze ersetzt:
 „Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung HOTEL sind nur auf besondere Anweisung von TWR nutzbar. Sie stehen standardmäßig für diejenigen Abflüge von der Startbahn 25L, die die Anforderungen an die Nutzung der Abflugverfahren gemäß § 5 Absatz 5 Nummer 2 mit der Streckenkennung KILO nicht erfüllen können, ausgenommen für zweistrahlige Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorie HEAVY, zur Verfügung.“
- ddd) Nummer 1.4 wird aufgehoben.
- eee) Die Nummer 1.5 wird die Nummer 1.4 und die Sätze 1 bis 3 werden durch den folgenden Satz ersetzt:
 „Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung MIKE stehen standardmäßig für diejenigen Abflüge von der Startbahn 25C, die die Anforderungen an die Nutzung der Abflugverfahren gemäß § 5 Absatz 5 Nummer 1 mit der Streckenkennung WHISKEY nicht erfüllen können, ausgenommen für zweistrahlige Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorie HEAVY, zur Verfügung.“
- fff) Nummer 1.6 wird aufgehoben.
- ggg) Die Nummer 1.7 wird die Nummer 1.5.
- bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Nach der Überschrift wird folgender Satz eingefügt:
 „Bei Nutzung der Startbahn 07C muss auf Hindernisse im Abflugbereich geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).“
 - bbb) In Nummer 2.2 werden die Abflugverfahren CINDY ONE DELTA DEPARTURE (CINDY 1D), ANEKI TWO DELTA DEPARTURE (ANEKI 2D) und SOBRA SIX DELTA DEPARTURE (SOBRA 6D) aufgehoben.
 - ccc) In Nummer 2.3 wird das Abflugverfahren SOBRA SIX ECHO DEPARTURE (SOBRA 6E) aufgehoben.
- cc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Nummer 3.1 wird wie folgt geändert:
 - aaaa) Die Nummernbezeichnung „3.1“ wird gestrichen.
 - bbbb) In dem Satz vor der Tabelle werden die Wörter „die Abflugverfahren zu den Wegpunkten OBOKA und“ durch die Wörter „das Abflugverfahren zum Wegpunkt“ ersetzt.
 - cccc) In der Tabelle werden die Abflugverfahren OBOKA ONE LIMA DEPARTURE (OBOKA 1L) und ULKIG ONE LIMA DEPARTURE (ULKIG 1L) aufgehoben.
 - bbb) Die Nummern 3.2 bis 3.4 werden aufgehoben.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„1	Startbahn	Abflugverfahren	Kanal
2	25C/25L	MARUN N, MARUN K, MARUN W, OBOKA N, OBOKA K, OBOKA W, TOBAK N, TOBAK K, TOBAK W	120.155
3	25C/25L	CINDY F, SOBRA F, SOBRA N, SOBRA P, SULUS F	136.130
4	07C/07R	ANEKI D, ANEKI X, ANEKI Y, CINDY D, CINDY X, CINDY Y, SOBRA D, SOBRA E, SOBRA X, SOBRA Y	136.130
5	18	MARUN R, MARUN S, OBOKA L, OBOKA R, OBOKA S, TOBAK R, TOBAK S	120.155
6	18	ANEKI A, CINDY A, CINDY S, MARUN T, OBOKA T, SOBRA L, SOBRA U, SULUS A, SULUS S, TOBAK T, ULKIG L, ULKIG S	136.130“

b) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 3 und 4 eingefügt:

„(3) Unterliegt die Nutzung von Abflugverfahren der jeweiligen Streckenkennung auf Grund betrieblicher Anforderungen standardmäßig zeitlichen, wirbelschleppenkategorieabhängigen oder abflugrichtungsbezogenen Einschränkungen, so sind diese entsprechend angegeben. Von diesen Standards abweichende Abflugverfahren stehen ausschließlich auf Anfrage des Luftfahrzeugführers zur Verfügung. Ein von diesen Standards abweichender Betrieb kann zeitweise zugewiesen werden, falls es von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle (ATC) für erforderlich erachtet wird. Können Vorgaben des vorgesehenen Abflugverfahrens nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.“

(4) Gelten Segmente nur für Abflüge von einer bestimmten Startbahn, ist diese in der Tabellenspalte „Startbahn“ angegeben. Ein „–“ in dieser Tabellenspalte bedeutet, dass diese Segmente für Abflüge von beiden Startbahnen gelten. Alle in den Verfahren angegebenen Verfahrensfixe sind Meldepunkte auf Anforderung.“

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 5 und wie folgt geändert:

aa) Satz 5 wird aufgehoben.

bb) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„1. Abflugverfahren mit der Streckenkennung WHISKEY“.

bbb) In Satz 2 wird die Angabe „Nummer 1.5“ durch die Angabe „Nummer 1.4“ ersetzt.

ccc) Satz 3 wird aufgehoben.

ddd) In den Nummern 1.1 bis 1.3 wird jeweils in Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 4 das Wort „rechtweisender“ gestrichen.

cc) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter **„2. Bei Benutzung der Startbahn 25L Abflugverfahren mit der Streckenkennung KILO“** werden durch die Wörter **„2. Abflugverfahren mit der Streckenkennung KILO“** ersetzt.

bbb) In Satz 1 werden die Wörter „werden nur von ATC zugewiesen“ durch die Wörter „sind nur auf besondere Anweisung von TWR nutzbar“ ersetzt.

ccc) In den Nummern 2.1 bis 2.3 wird jeweils in Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 4 das Wort „rechtweisender“ gestrichen.

d) Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden durch die folgenden Absätze 6 bis 11 ersetzt:

„(6) Den RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahnen 25L und 25C mit den Streckenkennungen FOXTROT, NOVEMBER und PAPA liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig. Zur Benutzung der Abflugverfahren ist Radarüberwachung erforderlich.“

1. Abflugverfahren mit der Streckenkennung FOXTROT

Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung FOXTROT zu den Wegpunkten MARUN und TOBAK gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 1.1 für zweistrahliges Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorie HEAVY zur Verfügung.

1.1 CINDY THREE FOXTROT DEPARTURE (CINDY 3F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF135</u> , Direktflug bis DF142, bis DF143, bis DF137, bis DF159, bis AMTIX, bis CINDY. Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF134, Direktflug bis DF141, bis DF143, bis <u>DF137</u> , bis DF159, bis AMTIX, bis CINDY. Bis zum Erfliegen von DF137 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.				5000	von AMTIX bis CINDY: 5000	Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Direct to a fix	DF142	–	–	–	–	–
7	25L	Track to a fix	DF143	199,8	1,6	–	–	–
8	25L	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
9	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
10	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
11	25C	Direct to a fix	DF141	–	–	–	–	–
12	25C	Track to a fix	DF143	199,7	2,2	–	–	–
13	25C	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
14	–	Initial fix	DF137	–	–	–	–	–
15	–	Track to a fix	DF159	119,2	2,0	–	A2500+	–
16	–	Track to a fix	AMTIX	119,1	23,0	–	–	–
17	–	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–

1.2 SOBRA EIGHT FOXTROT DEPARTURE (SOBRA 8F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	<p>Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF135, Direktflug bis DF142, bis DF163, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA.</p> <p>Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF134, Direktflug bis DF141, bis DF163, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA.</p> <p>Bis zum Erfliegen von DF163 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p>				5000	von DONAB bis SOBRA: 4000	<p>Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben.</p>	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Direct to a fix	DF142	–	–	–	–	–
7	25L	Track to a fix	DF163	199,6	4,9	–	–	220
8	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
9	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
10	25C	Direct to a fix	DF141	–	–	–	–	–
11	25C	Track to a fix	DF163	199,6	5,5	–	–	220
12	–	Initial fix	DF163	–	–	–	–	–
13	–	Track to a fix	DF201	224,0	12,0	–	–	–
14	–	Track to a fix	DONAB	283,9	8,4	–	–	–
15	–	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

1.3 SULUS THREE FOXTROT DEPARTURE (SULUS 3F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	<p>Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF135, Direktflug bis DF142, bis DF143, bis DF137, bis DF159, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS.</p> <p>Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF134, Direktflug bis DF141, bis DF143, bis DF137, bis DF159, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS.</p> <p>Bis zum Erfliegen von DF137 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.</p> <p>DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p>				5000	von AMTIX bis SULUS: 5000	Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Direct to a fix	DF142	–	–	–	–	–
7	25L	Track to a fix	DF143	199,8	1,6	–	–	–
8	25L	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
9	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
10	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
11	25C	Direct to a fix	DF141	–	–	–	–	–
12	25C	Track to a fix	DF143	199,7	2,2	–	–	–
13	25C	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
14	–	Initial fix	DF137	–	–	–	–	–
15	–	Track to a fix	DF159	119,2	2,0	–	A2500+	–
16	–	Track to a fix	AMTIX	119,1	23,0	–	–	–
17	–	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–
18	–	Track to a fix	GIBSA	104,0	19,3	–	–	–
19	–	Track to a fix	COSJE	074,7	11,3	–	–	–
20	–	Track to a fix	SULUS	054,4	37,2	–	–	–

2. Abflugverfahren mit der Streckenkennung NOVEMBER

Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung NOVEMBER zwischen 21:00 und 06:00 Uhr UTC (20:00 und 05:00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) für drei- und vierstrahlige Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorien HEAVY und SUPER zur Verfügung.

2.1 MARUN ONE NOVEMBER DEPARTURE (MARUN 1N)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF135</u> , Direktflug bis DF165, bis DF166, bis <u>DF161</u> , bis KUPIP, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF134</u> , Direktflug bis DF162, bis DF166, bis <u>DF161</u> , bis KUPIP, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. Bis zum Erfliegen von DF165 beziehungsweise DF162 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				5000	von LIKSI bis MARUN: 5000		
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Direct to a fix	DF165	–	–	–	–	220
7	25L	Track to a fix	DF166	184,9	2,9	–	–	–
8	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
9	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
10	25C	Direct to a fix	DF162	–	–	–	–	220
11	25C	Track to a fix	DF166	185,0	3,3	–	–	–
12	–	Initial fix	DF166	–	–	–	–	–
13	–	Track to a fix	<u>DF161</u>	224,0	3,9	–	–	–
14	–	Track to a fix	KUPIP	302,6	10,2	–	–	–
15	–	Track to a fix	TABUM	024,1	23,1	–	–	–
16	–	Track to a fix	LIKSI	019,2	11,6	–	–	–
17	–	Track to a fix	LORPA	016,9	15,9	–	–	–
18	–	Track to a fix	MARUN	017,0	6,0	–	–	–

2.2 OBOKA FIVE NOVEMBER DEPARTURE (OBOKA 5N)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise Flughöhe		
2	<p>Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF135</u>, Direktflug bis DF165, bis DF166, bis <u>DF161</u>, bis KUPIP, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA.</p> <p>Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF134</u>, Direktflug bis DF162, bis DF166, bis <u>DF161</u>, bis KUPIP, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA.</p> <p>Bis zum Erfliegen von DF165 beziehungsweise DF162 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p>				5000	<p>von KUPIP bis MASIR: 4000, von MASIR bis OBOKA: 5000</p>	<p>OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (ausgenommen Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p>	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Direct to a fix	DF165	–	–	–	–	220
7	25L	Track to a fix	DF166	184,9	2,9	–	–	–
8	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
9	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
10	25C	Direct to a fix	DF162	–	–	–	–	220
11	25C	Track to a fix	DF166	185,0	3,3	–	–	–
12	–	Initial fix	DF166	–	–	–	–	–
13	–	Track to a fix	<u>DF161</u>	224,0	3,9	–	–	–
14	–	Track to a fix	KUPIP	302,6	10,2	–	–	–
15	–	Track to a fix	MASIR	319,3	24,9	–	–	–
16	–	Track to a fix	RAVKI	336,4	7,0	–	–	–
17	–	Track to a fix	DITAM	336,3	12,9	–	–	–
18	–	Track to a fix	OBOKA	327,0	13,4	–	–	–

2.3 SOBRA EIGHT NOVEMBER DEPARTURE (SOBRA 8N)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise Flughöhe		
2	<p>Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF135, Direktflug bis DF165, bis DF166, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA.</p> <p>Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF134, Direktflug bis DF162, bis DF166, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA.</p> <p>Bis zum Erfliegen von DF165 beziehungsweise DF162 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p>				5000	von DONAB bis SOBRA: 4000	<p>Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben.</p>	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Direct to a fix	DF165	–	–	–	–	220
7	25L	Track to a fix	DF166	184,9	2,9	–	–	–
8	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
9	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
10	25C	Direct to a fix	DF162	–	–	–	–	220
11	25C	Track to a fix	DF166	185,0	3,3	–	–	–
12	–	Initial fix	DF166	–	–	–	–	–
13	–	Track to a fix	DF201	224,0	14,0	–	–	–
14	–	Track to a fix	DONAB	283,9	8,4	–	–	–
15	–	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

2.4 TOBAK THREE NOVEMBER DEPARTURE (TOBAK 3N)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise Flughöhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF135</u> , Direktflug bis DF165, bis DF166, bis <u>DF161</u> , bis KUPIP, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF134</u> , Direktflug bis DF162, bis DF166, bis <u>DF161</u> , bis KUPIP, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. Bis zum Erfliegen von DF165 beziehungsweise DF162 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				5000	von TESGA bis TOBAK: 5000	Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Direct to a fix	DF165	–	–	–	–	220
7	25L	Track to a fix	DF166	184,9	2,9	–	–	–
8	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
9	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
10	25C	Direct to a fix	DF162	–	–	–	–	220
11	25C	Track to a fix	DF166	185,0	3,3	–	–	–
12	–	Initial fix	DF166	–	–	–	–	–
13	–	Track to a fix	<u>DF161</u>	224,0	3,9	–	–	–
14	–	Track to a fix	KUPIP	302,6	10,2	–	–	–
15	–	Track to a fix	TABUM	024,1	23,1	–	–	–
16	–	Track to a fix	TESGA	041,5	12,4	–	–	–
17	–	Track to a fix	TOBAK	040,0	9,9	–	–	–

3. Abflugverfahren mit der Streckenkennung PAPA

Standardmäßig steht das Abflugverfahren mit der Streckenkennung PAPA für ein- und zweimotorige Propellerluftfahrzeuge zur Verfügung.

SOBRA SEVEN PAPA DEPARTURE (SOBRA 7P)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF135</u> , bis DF138, bis DONAB, bis SOBRA. Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis <u>DF134</u> , bis DF138, bis DONAB, bis SOBRA. Bis zum Erfliegen von DF138 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				5000	von DONAB bis SOBRA: 4000	Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Track to a fix	DF138	230,7	4,9	–	–	220
7	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
8	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
9	25C	Track to a fix	DF138	227,7	5,0	–	–	220
10	–	Initial fix	DF138	–	–	–	–	–
11	–	Track to a fix	DONAB	239,4	17,8	–	–	–
12	–	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

(7) Den RNP (GPS) – Abflugverfahren mit der Streckenkennung X-RAY bei Benutzung der Startbahn 07C sowie mit der Streckenkennung YANKEE bei Benutzung der Startbahn 07R liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikationen RNP 1 und Advanced RNP nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist erforderlich. Die Nutzung der Sensoren DME/DME und DME/DME/IRU ist nicht zulässig. Die bordseitigen RNP-Systeme müssen die Radius-to-Fix-Funktionalität (RF-legs) unterstützen.

Bei Nutzung der Startbahn 07C muss auf Hindernisse im Abflugbereich geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

1. Abflugverfahren mit der Streckenkennung X-RAY

Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung X-RAY von der Startbahn 07C stehen ausschließlich auf Anfrage des Luftfahrzeugführers zur Verfügung. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

1.1 ANEKI ONE X-RAY DEPARTURE (ANEKI 1X)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 069,6° bis DF967; Rechtskurve mit einem Radius von 2,30 NM um DF965 bis DF966; Linkskurve mit einem Radius von 3,90 NM um DF963 bis DF964, bis DF157, bis ANEKI. Bis zum Erfliegen von DF966 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von DF964 mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	von DF157 bis ANEKI: 4000		
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF967	069,6	4,5	–	–	–
5	Radius to a fix	DF966	–	6,0	R	–	220
6	Radius to a fix	DF964	–	1,8	L	–	250
7	Track to a fix	DF157	193,2	11,9	–	–	–
8	Track to a fix	ANEKI	194,8	29,4	–	–	–

1.2 CINDY ONE X-RAY DEPARTURE (CINDY 1X)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 069,6° bis DF967; Rechtskurve mit einem Radius von 2,30 NM um DF965 bis DF966; Linkskurve mit einem Radius von 3,90 NM um DF963 bis DF964, bis DF153, bis AMTIX, bis CINDY. Bis zum Erfliegen von DF966 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von DF964 mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	von DF153 bis AMTIX: 4500, von AMTIX bis CINDY: 5000		
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF967	069,6	4,5	–	–	–
5	Radius to a fix	DF966	–	6,0	R	–	220
6	Radius to a fix	DF964	–	1,8	L	–	250
7	Track to a fix	DF153	193,1	8,8	–	–	–
8	Track to a fix	AMTIX	106,8	16,3	–	–	–
9	Track to a fix	CINDY	103,8	3,9	–	–	–

1.3 SOBRA ONE X-RAY DEPARTURE (SOBRA 1X)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	<p>Steigflug auf Kurs 069,6° bis DF967; Rechtskurve mit einem Radius von 2,30 NM um DF965 bis DF966; Linkskurve mit einem Radius von 3,90 NM um DF963 bis DF964, bis DF157, bis ROSIG, bis DONAB, bis SOBRA.</p> <p>Bis zum Erfliegen von DF966 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p> <p>Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von DF964 mit maximal 250 kt durchzuführen.</p> <p>ROSIG ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.</p>			4000	<p>von DONAB bis SOBRA: 4000</p>	<p>1. Aufgrund der Luftraumstruktur ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von FL 090 mit mindestens 3,9 % (240 ft/NM) durchzuführen. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p> <p>2. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben.</p>	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF967	069,6	4,5	–	–	–
5	Radius to a fix	DF966	–	6,0	R	–	220
6	Radius to a fix	DF964	–	1,8	L	–	250
7	Track to a fix	DF157	193,2	11,9	–	–	–
8	Track to a fix	ROSIG	263,7	12,3	–	FL 090+	–
9	Track to a fix	DONAB	284,0	13,2	–	–	–
10	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

2. Abflugverfahren mit der Streckenkennung YANKEE

Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung YANKEE von der Startbahn 07R stehen ausschließlich auf Anfrage des Luftfahrzeugführers zur Verfügung. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

2.1 ANEKI ONE YANKEE DEPARTURE (ANEKI 1Y)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 063,3° bis DF960; Rechtskurve mit einem Radius von 2,20 NM um DF958 bis DF969, bis DF967; Rechtskurve mit einem Radius von 2,30 NM um DF965 bis DF966; Linkskurve mit einem Radius von 3,90 NM um DF963 bis DF964, bis DF157, bis ANEKI. DF960 ist mindestens in 945 zu überfliegen. DF969 ist mindestens in 1005 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF966 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von DF964 mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	von DF157 bis ANEKI: 4000	Aufgrund betrieblicher Anforderungen ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von 1005 mit mindestens 3,9 % (240 ft/NM) durchzuführen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF960	063,3	2,4	–	A945+	–
5	Radius to a fix	DF969	–	0,2	R	A1005+	–
6	Track to a fix	DF967	069,7	2,0	–	–	–
7	Radius to a fix	DF966	–	6,0	R	–	220
8	Radius to a fix	DF964	–	1,8	L	–	250
9	Track to a fix	DF157	193,2	11,9	–	–	–
10	Track to a fix	ANEKI	194,8	29,4	–	–	–

2.2 CINDY ONE YANKEE DEPARTURE (CINDY 1Y)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 063,3° bis DF960; Rechtskurve mit einem Radius von 2,20 NM um DF958 bis DF969, bis DF967; Rechtskurve mit einem Radius von 2,30 NM um DF965 bis DF966; Linkskurve mit einem Radius von 3,90 NM um DF963 bis DF964, bis DF153, bis AMTIX, bis CINDY. DF960 ist mindestens in 945 zu überfliegen. DF969 ist mindestens in 1005 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF966 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von DF964 mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	von DF153 bis AMTIX: 4500, von AMTIX bis CINDY: 5000	Aufgrund betrieblicher Anforderungen ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von 1005 mit mindestens 3,9 % (240 ft/NM) durchzuführen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF960	063,3	2,4	–	A945+	–
5	Radius to a fix	DF969	–	0,2	R	A1005+	–
6	Track to a fix	DF967	069,7	2,0	–	–	–
7	Radius to a fix	DF966	–	6,0	R	–	220
8	Radius to a fix	DF964	–	1,8	L	–	250
9	Track to a fix	DF153	193,1	8,8	–	–	–
10	Track to a fix	AMTIX	106,8	16,3	–	–	–
11	Track to a fix	CINDY	103,8	3,9	–	–	–

2.3 SOBRA ONE YANKEE DEPARTURE (SOBRA 1Y)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 063,3° bis DF960; Rechtskurve mit einem Radius von 2,20 NM um DF958 bis DF969, bis DF967; Rechtskurve mit einem Radius von 2,30 NM um DF965 bis DF966; Linkskurve mit einem Radius von 3,90 NM um DF963 bis DF964, bis DF157, bis ROSIG, bis DONAB, bis SOBRA. DF960 ist mindestens in 945 zu überfliegen. ROSIG ist mindestens in FL 090 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF966 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von DF964 mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	von DONAB bis SOBRA: 4000	1. Aufgrund der Luftraumstruktur ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von FL 090 mit mindestens 3,9 % (240 ft/NM) durchzuführen. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF960	063,3	2,4	–	A945+	–
5	Radius to a fix	DF969	–	0,2	R	–	–
6	Track to a fix	DF967	069,7	2,0	–	–	–
7	Radius to a fix	DF966	–	6,0	R	–	220
8	Radius to a fix	DF964	–	1,8	L	–	250
9	Track to a fix	DF157	193,2	11,9	–	–	–
10	Track to a fix	ROSIG	263,7	12,3	–	FL 090+	–
11	Track to a fix	DONAB	284,0	13,2	–	–	–
12	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

(8) Den RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahnen 07C und 07R mit den Streckenkennungen DELTA und ECHO liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig. Zur Benutzung der Abflugverfahren ist Radarüberwachung erforderlich.

Bei Nutzung der Startbahn 07C muss auf Hindernisse im Abflugbereich geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

1. Abflugverfahren mit der Streckenkennung DELTA

Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung DELTA zu den Wegpunkten KOMIB, MARUN, OBOKA, SULUS und TOBAK gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 2.2 für Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorien HEAVY und SUPER zur Verfügung. Darüber hinaus stehen sie für Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorien MEDIUM und LIGHT standardmäßig zu den Wegpunkten KOMIB, SULUS und TOBAK zur Verfügung oder werden bei Bedarf zu den Wegpunkten MARUN und OBOKA von ATC zugewiesen.

Zwischen 21:00 und 06:00 Uhr UTC (20:00 und 05:00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung DELTA zu den Wegpunkten KOMIB, MARUN, OBOKA, SULUS und TOBAK gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 2.2 standardmäßig für alle Luftfahrzeuge zur Verfügung.

1.1 ANEKI THREE DELTA DEPARTURE (ANEKI 3D)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug von RW07C auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis <u>DF152</u> , Direktflug bis DF150, bis DF157, bis ANEKI. Von der Startbahn 07R: Abflug von RW07R auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis <u>DF152</u> , Direktflug bis DF150, bis DF157, bis ANEKI. Bis zum Erfliegen von DF150 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				4000			
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course from a fix to an altitude	RW07C	069,7	–	–	A820+	–
5	07C	Direct to a fix	<u>DF152</u>	–	–	–	–	–
6	07C	Direct to a fix	DF150	–	–	–	–	220
7	07R	Course from a fix to an altitude	RW07R	069,7	–	–	A820+	–
8	07R	Direct to a fix	<u>DF152</u>	–	–	–	–	–
9	07R	Direct to a fix	DF150	–	–	–	–	220
10	–	Initial fix	DF150	–	–	–	–	–
11	–	Track to a fix	DF157	193,2	13,5	–	–	–
12	–	Track to a fix	ANEKI	194,8	29,4	–	–	–

1.2 CINDY TWO DELTA DEPARTURE (CINDY 2D)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise Flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug von RW07C auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis <u>DF152</u> , Direktflug bis DF150, bis DF153, bis AMTIX, bis CINDY. Von der Startbahn 07R: Abflug von RW07R auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis <u>DF152</u> , Direktflug bis DF150, bis DF153, bis AMTIX, bis CINDY. Bis zum Erfliegen von DF150 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				4000	von AMTIX bis CINDY: 5000		
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course from a fix to an altitude	RW07C	069,7	–	–	A820+	–
5	07C	Direct to a fix	<u>DF152</u>	–	–	–	–	–
6	07C	Direct to a fix	DF150	–	–	–	–	220
7	07R	Course from a fix to an altitude	RW07R	069,7	–	–	A820+	–
8	07R	Direct to a fix	<u>DF152</u>	–	–	–	–	–
9	07R	Direct to a fix	DF150	–	–	–	–	220
10	–	Initial fix	DF150	–	–	–	–	–
11	–	Track to a fix	DF153	193,2	10,4	–	–	–
12	–	Track to a fix	AMTIX	106,8	16,3	–	–	–
13	–	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–

1.3 SOBRA SEVEN DELTA DEPARTURE (SOBRA 7D)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	<p>Von der Startbahn 07C: Abflug von RW07C auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis <u>DF152</u>, Direktflug bis DF150, bis DF157, bis ROSIG, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA.</p> <p>Von der Startbahn 07R: Abflug von RW07R auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis <u>DF152</u>, Direktflug bis DF150, bis DF157, bis ROSIG, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA.</p> <p>DF201 ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erliegen von DF150 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p>				4000	<p>von DONAB bis SOBRA: 4000</p>	<p>1. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben.</p> <p>2. Kann DF201 nicht mindestens in FL 090 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p>	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course from a fix to an altitude	RW07C	069,7	–	–	A820+	–
5	07C	Direct to a fix	<u>DF152</u>	–	–	–	–	–
6	07C	Direct to a fix	DF150	–	–	–	–	220
7	07R	Course from a fix to an altitude	RW07R	069,7	–	–	A820+	–
8	07R	Direct to a fix	<u>DF152</u>	–	–	–	–	–
9	07R	Direct to a fix	DF150	–	–	–	–	220
10	–	Initial fix	DF150	–	–	–	–	–
11	–	Track to a fix	DF157	193,2	13,5	–	–	–
12	–	Track to a fix	ROSIG	263,7	12,2	–	–	–
13	–	Track to a fix	DF201	283,9	4,8	–	FL 090+	–
14	–	Track to a fix	DONAB	283,9	8,4	–	–	–
15	–	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

2. Abflugverfahren mit der Streckenkennung ECHO

Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung ECHO zu den Wegpunkten MARUN und OBOKA gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 2.3 zwischen 06:00 und 21:00 Uhr UTC (05:00 und 20:00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) für Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorien LIGHT und MEDIUM zur Verfügung.

SOBRA SEVEN ECHO DEPARTURE (SOBRA 7E)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug von RW07C auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis DF144, Direktflug bis DF154, bis DF160, bis DF198, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. Von der Startbahn 07R: Abflug von RW07R auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis DF145, Direktflug bis DF154, bis DF160, bis DF198, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. DF154 ist mindestens in 3500 zu überfliegen. DF201 ist mindestens in FL 090 zu überfliegen. Bis zum Erliegen von DF154 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				4000	von DONAB bis SOBRA: 4000	1. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben. 2. Können DF154 nicht mindestens in 3500 oder DF201 nicht mindestens in FL 090 überfliegen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course from a fix to an altitude	RW07C	069,7	–	–	A820+	–
5	07C	Direct to a fix	<u>DF144</u>	–	–	–	–	–
6	07C	Direct to a fix	DF154	–	–	–	A3500+	220
7	07R	Course from a fix to an altitude	RW07R	069,7	–	–	A820+	–
8	07R	Direct to a fix	<u>DF145</u>	–	–	–	–	–
9	07R	Direct to a fix	DF154	–	–	–	A3500+	220
10	–	Initial fix	DF154	–	–	–	A3500+	–
11	–	Track to a fix	DF160	200,1	6,7	–	–	–
12	–	Track to a fix	DF198	200,1	7,8	–	–	–
13	–	Track to a fix	DF201	284,1	9,1	–	FL 090+	–
14	–	Track to a fix	DONAB	283,9	8,4	–	–	–
15	–	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

(9) Dem RNP (GPS) – Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 18 mit der Streckenkennung UNIFORM liegen Konstruktionsanforderungen an leistungs-basierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNP 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist erforderlich. Die Nutzung der Sensoren DME/DME und DME/DME/IRU ist nicht zulässig. Die bordseitigen RNP-Systeme müssen die Radius-to-Fix-Funktionalität (RF-legs) unterstützen.

Standardmäßig steht das Abflugverfahren mit der Streckenkennung UNIFORM allen Luftfahrzeugen zur Verfügung, sofern diese den Navigationsspezifikationen entsprechen und die Vorgaben an den Steigflug eingehalten werden können.

Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

Bei starken Winden muss mit Windscherungen und verstärkten Turbulenzen gerechnet werden.

SOBRA TWO UNIFORM DEPARTURE (SOBRA 2U)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
2	Steigflug auf Kurs 177,4° bis DF975; Rechtskurve mit einem Radius von 4,15 NM um DF977 bis DF976, bis DF198, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. DF976 ist mindestens in 3100 zu überfliegen. DF198 ist mindestens in 4580 zu überfliegen. DF201 ist mindestens in FL 090 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF976 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von DONAB bis SOBRA: 4000	1. Kann DF201 nicht mindestens in FL 090 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung des Abflugverfahrens ULKIG L zu rechnen. 2. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben. 3. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	DF975	177,4	6,7	–	–	–
5	Radius to a fix	DF976	–	1,6	R	A3100+	220
6	Track to a fix	DF198	200,0	7,0	–	A4580+	–
7	Track to a fix	DF201	284,1	9,1	–	FL 090+	–
8	Track to a fix	DONAB	283,9	8,4	–	–	–
9	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

(10) Den RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 18 mit den Streckenkennungen LIMA, ROMEO, SIERRA und TANGO liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig. Zur Benutzung der Abflugverfahren ist Radarüberwachung erforderlich.

Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

Bei starken Winden muss mit Windscherungen und verstärkten Turbulenzen gerechnet werden.

1. Abflugverfahren mit der Streckenkennung LIMA

Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung LIMA, ausgenommen das Abflugverfahren zum Verfahrensfix OBOKA, für alle Luftfahrzeuge zur Verfügung. Darüber hinaus steht das Abflugverfahren zum Verfahrensfix OBOKA für alle Luftfahrzeuge jedoch nur auf Anweisung von ATC zur Verfügung.

1.1 OBOKA TWO LIMA DEPARTURE (OBOKA 2L)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis XAMUB, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von MASIR bis OBOKA: 5000	1. Das Abflugverfahren wird von ATC nur bei Betriebsrichtung 25 zugewiesen. 2. OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (gilt nicht für Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 3. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF160	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	XAMUB	239,4	9,4	–	–	–
7	Track to a fix	MASIR	320,7	35,9	–	–	–
8	Track to a fix	RAVKI	336,4	7,0	–	–	–
9	Track to a fix	DITAM	336,3	12,9	–	–	–
10	Track to a fix	OBOKA	327,0	13,4	–	–	–

1.2 SOBRA TWO LIMA DEPARTURE (SOBRA 2L)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Steuerkurs 179,6° auf mindestens 800; Direktflug bis DF160, bis DF198, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. DF160 ist mindestens in 2840 zu überfliegen. DF198 ist mindestens in 4580 zu überfliegen. DF201 ist mindestens in FL 090 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von DONAB bis SOBRA: 4000	1. Kann DF201 nicht mindestens in FL 090 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung des Abflugverfahrens ULKIG L zu rechnen. 2. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben. 3. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF160	–	–	–	A2840+	220
6	Track to a fix	DF198	200,1	7,8	–	A4580+	–
7	Track to a fix	DF201	284,1	9,1	–	FL 090+	–
8	Track to a fix	DONAB	283,9	8,4	–	–	–
9	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

1.3 ULKIG TWO LIMA DEPARTURE (ULKIG 2L)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	<p>Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis DF200, bis PIPX, bis GISNO, bis ULKIG. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von GISNO mit maximal 250 kt durchzuführen.</p>			4000	von PIPX bis ULKIG: 4000	1. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF160	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF200	200,1	9,8	–	–	250
7	Track to a fix	PIPIX	265,1	8,8	–	–	250
8	Track to a fix	GISNO	283,9	14,7	–	–	250
9	Track to a fix	ULKIG	319,5	8,2	–	–	–

2. Abflugverfahren mit der Streckenkennung ROMEO

Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung ROMEO werden nur von ATC zugewiesen. Sie stehen standardmäßig zwischen 22:00 und 05:00 Uhr UTC (21:00 und 04:00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) für alle Luftfahrzeuge zur Verfügung.

2.1 MARUN FOUR ROMEO DEPARTURE (MARUN 4R)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF158, bis DF159, bis DF168, bis TUKRU, bis MTR, bis TOBAK, bis APROX, bis MARUN. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.			4000	von MTR bis MARUN: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 3. Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF158	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF159	119,2	2,1	–	A2500+	–
7	Track to a fix	DF168	119,0	1,3	–	–	–
8	Track to a fix	TUKRU	089,4	4,6	–	–	–
9	Track to a fix	MTR	013,7	20,8	–	–	–
10	Track to a fix	TOBAK	352,3	17,9	–	–	–
11	Track to a fix	APROX	343,9	9,6	–	–	–
12	Track to a fix	MARUN	343,8	6,0	–	–	–

2.2 OBOKA TWO ROMEO DEPARTURE (OBOKA 2R)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF158, bis DF159, bis DF168, bis TUKRU, bis MTR, bis ODAGA, bis KUSOM, bis GUBAX, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.			4000	von ODAGA bis OBOKA: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 3. OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (gilt nicht für Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 4. Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF158	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF159	119,2	2,1	–	A2500+	–
7	Track to a fix	DF168	119,0	1,3	–	–	–
8	Track to a fix	TUKRU	089,4	4,6	–	–	–
9	Track to a fix	MTR	013,7	20,8	–	–	–
10	Track to a fix	ODAGA	289,0	9,3	–	–	–
11	Track to a fix	KUSOM	288,8	10,3	–	–	–
12	Track to a fix	GUBAX	252,8	18,3	–	–	–
13	Track to a fix	RAVKI	294,5	10,4	–	–	–
14	Track to a fix	DITAM	336,3	12,9	–	–	–
15	Track to a fix	OBOKA	327,0	13,4	–	–	–

2.3 TOBAK FOUR ROMEO DEPARTURE (TOBAK 4R)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF158, bis DF159, bis DF168, bis TUKRU, bis MTR, bis TOBAK. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.			4000	von MTR bis TOBAK: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 3. Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden. 4. Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF158	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF159	119,2	2,1	–	A2500+	–
7	Track to a fix	DF168	119,0	1,3	–	–	–
8	Track to a fix	TUKRU	089,4	4,6	–	–	–
9	Track to a fix	MTR	013,7	20,8	–	–	–
10	Track to a fix	TOBAK	352,3	17,9	–	–	–

3. Abflugverfahren mit der Streckenkennung SIERRA

Standardmäßig steht das Abflugverfahren zum Verfahrensfix CINDY allen Luftfahrzeugen zur Verfügung. Die übrigen Abflugverfahren stehen ebenfalls allen Luftfahrzeugen zur Verfügung, werden jedoch nur von ATC zugewiesen.

3.1 CINDY FIVE SIERRA DEPARTURE (CINDY 5S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF158, bis DF159, bis AMTIX, bis CINDY. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.			4000	von AMTIX bis CINDY: 5000	1. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 2. Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung des Abflugverfahrens CINDY L zu rechnen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF158	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF159	119,2	2,1	–	A2500+	–
7	Track to a fix	AMTIX	119,1	23,0	–	–	–
8	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–

3.2 MARUN EIGHT SIERRA DEPARTURE (MARUN 8S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF197, bis DF156, bis DF164, bis KUPIP, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. Bis zum Erfliegen von DF156 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von LIKSI bis MARUN: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur bei Betriebsrichtung 25 und nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahndendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF197	–	–	–	–	–
6	Track to a fix	DF156	224,1	3,8	–	–	220
7	Track to a fix	DF164	224,0	6,0	–	–	–
8	Track to a fix	KUPIP	302,6	8,8	–	–	–
9	Track to a fix	TABUM	024,1	23,1	–	–	–
10	Track to a fix	LIKSI	019,2	11,6	–	–	–
11	Track to a fix	LORPA	016,9	15,9	–	–	–
12	Track to a fix	MARUN	017,0	6,0	–	–	–

3.3 OBOKA FOUR SIERRA DEPARTURE (OBOKA 4S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF197, bis DF156, bis DF164, bis KUPIP, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Bis zum Erfliegen von DF156 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von KUPIP bis MASIR: 4000, von MASIR bis OBOKA: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur bei Betriebsrichtung 25 und nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahndendes (DER) eingeleitet werden. 3. OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (gilt nicht für Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF197	–	–	–	–	–
6	Track to a fix	DF156	224,1	3,8	–	–	220
7	Track to a fix	DF164	224,0	6,0	–	–	–
8	Track to a fix	KUPIP	302,6	8,8	–	–	–
9	Track to a fix	MASIR	319,3	24,9	–	–	–
10	Track to a fix	RAVKI	336,4	7,0	–	–	–
11	Track to a fix	DITAM	336,3	12,9	–	–	–
12	Track to a fix	OBOKA	327,0	13,4	–	–	–

3.4 SULUS FOUR SIERRA DEPARTURE (SULUS 4S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF158, bis DF159, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.			4000	von AMTIX bis SULUS: 5000	1. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 2. Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung des Abflugverfahrens SULUS L zu rechnen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF158	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF159	119,2	2,1	–	A2500+	–
7	Track to a fix	AMTIX	119,1	23,0	–	–	–
8	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–
9	Track to a fix	GIBSA	104,0	19,3	–	–	–
10	Track to a fix	COSJE	074,7	11,3	–	–	–
11	Track to a fix	SULUS	054,4	37,2	–	–	–

3.5 TOBAK ONE SIERRA DEPARTURE (TOBAK 1S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF197, bis DF156, bis DF164, bis KUPIP, bis TABUM, bis TESSGA, bis TOBAK. Bis zum Erfliegen von DF156 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von TESSGA bis TOBAK: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur bei Betriebsrichtung 25 und nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 3. Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF197	–	–	–	–	–
6	Track to a fix	DF156	224,1	3,8	–	–	220
7	Track to a fix	DF164	224,0	6,0	–	–	–
8	Track to a fix	KUPIP	302,6	8,8	–	–	–
9	Track to a fix	TABUM	024,1	23,1	–	–	–
10	Track to a fix	TESSGA	041,5	12,4	–	–	–
11	Track to a fix	TOBAK	040,0	9,9	–	–	–

3.6 ULKIG THREE SIERRA DEPARTURE (ULKIG 3S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF197, bis DF156, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA, bis ULKIG. Bis zum Erfliegen von DF156 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von DONAB bis ULKIG: 4000	1. Wird nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 3. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT FL 220 – Y180 – NISIV – UY180 – DIK RFL im Flugplan anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF197	–	–	–	–	–
6	Track to a fix	DF156	224,1	3,8	–	–	220
7	Track to a fix	DF201	224,0	12,2	–	–	–
8	Track to a fix	DONAB	283,9	8,4	–	–	–
9	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–
10	Track to a fix	ULKIG	283,8	2,2	–	–	–

4. Abflugverfahren mit der Streckenkennung TANGO

4.1 MARUN SIX TANGO DEPARTURE (MARUN 6T)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis DF200, bis PIPX, bis VETUX, bis RUDUS, bis MABOB, bis TEGSA, bis ALIDI, bis MARUN. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von PIPX mit maximal 250 kt durchzuführen. VETUX ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.			4000	von PIPX bis RUDUS: 4000; von RUDUS bis MARUN: 5000	1. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 2. Kann VETUX nicht mindestens in FL 090 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF160	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF200	200,1	9,8	–	–	250
7	Track to a fix	PIPX	265,1	8,8	–	–	250
8	Track to a fix	VETUX	298,1	9,9	–	FL 090+	–
9	Track to a fix	RUDUS	011,0	16,1	–	–	–
10	Track to a fix	MABOB	050,2	23,2	–	–	–
11	Track to a fix	TEGSA	017,9	9,5	–	–	–
12	Track to a fix	ALIDI	005,1	16,7	–	–	–
13	Track to a fix	MARUN	005,1	6,0	–	–	–

4.2 OBOKA THREE TANGO DEPARTURE (OBOKA 3T)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis DF200, bis PIPX, bis VETUX, bis RUDUS, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von PIPX mit maximal 250 kt durchzuführen. VETUX ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.			4000	von PIPX bis MASIR: 4000; von MASIR bis OBOKA: 5000	1. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 2. Kann VETUX nicht mindestens in FL 090 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 3. OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (gilt nicht für Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF160	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF200	200,1	9,8	–	–	250
7	Track to a fix	PIPX	265,1	8,8	–	–	250
8	Track to a fix	VETUX	298,1	9,9	–	FL 090+	–
9	Track to a fix	RUDUS	011,0	16,1	–	–	–
10	Track to a fix	MASIR	313,6	18,1	–	–	–
11	Track to a fix	RAVKI	336,4	7,0	–	–	–
12	Track to a fix	DITAM	336,3	12,9	–	–	–
13	Track to a fix	OBOKA	327,0	13,4	–	–	–

4.3 TOBAK EIGHT TANGO DEPARTURE (TOBAK 8T)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Abflug von RW18 auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis DF200, bis PIPIX, bis VETUX, bis RUDUS, bis MABOB, bis TESGA, bis TOBAK. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von PIPIX mit maximal 250 kt durchzuführen. VETUX ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.			4000	von PIPIX bis RUDUS: 4000; von RUDUS bis TOBAK: 5000	1. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden. 2. Kann VETUX nicht mindestens in FL 090 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 3. Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course from a fix to an altitude	RW18	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF160	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF200	200,1	9,8	–	–	250
7	Track to a fix	PIPIX	265,1	8,8	–	–	250
8	Track to a fix	VETUX	298,1	9,9	–	FL 090+	–
9	Track to a fix	RUDUS	011,0	16,1	–	–	–
10	Track to a fix	MABOB	050,2	23,2	–	–	–
11	Track to a fix	TESGA	017,9	9,5	–	–	–
12	Track to a fix	TOBAK	040,0	9,9	–	–	–

(11) Den RNAV (GPS) – Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 18 mit der Streckenkennung ALPHA liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikationen RNAV 1, RNP 1 und Advanced RNP nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist erforderlich. Die Nutzung der Sensoren DME/DME und DME/DME/IRU ist nicht zulässig.

Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung ALPHA werden nur von ATC zugewiesen. Sie stehen standardmäßig für alle Luftfahrzeuge, ausgenommen das Abflugverfahren zum Verfahrensfix SULUS, zur Verfügung.

Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

Bei starken Winden muss mit Windscherungen und verstärkten Turbulenzen gerechnet werden.

1. ANEKI THREE ALPHA DEPARTURE (ANEKI 3A)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Startbahnkurs auf 800; Direktflug bis RID, bis ANEKI. Bis zum Erfliegen von RID ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von RID bis ANEKI: 4000	1. Das Abflugverfahren wird nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	RID	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	ANEKI	184,9	28,0	–	–	–

2. CINDY TWO ALPHA DEPARTURE (CINDY 2A)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Startbahnkurs auf 800; Direktflug bis RID, bis AMTIX, bis CINDY. Bis zum Erfliegen von RID ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von AMTIX bis CINDY: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	800+	–
5	Direct to a fix	RID	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	AMTIX	092,9	21,4	–	–	–
7	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–

3. SULUS THREE ALPHA DEPARTURE (SULUS 3A)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Startbahnkurs auf 800; Direktflug bis RID, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS. Bis zum Erfliegen von RID ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von AMTIX bis SULUS: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur von ATC zugewiesen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	RID	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	AMTIX	092,9	21,4	–	–	–
7	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–
8	Track to a fix	GIBSA	104,0	19,3	–	–	–
9	Track to a fix	COSJE	074,7	11,3	–	–	–
10	Track to a fix	SULUS	054,4	37,2	–	–	–

Artikel 2

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

Die Zweihundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BAnz. S. 25 489), die zuletzt durch Artikel 1 dieser Verordnung geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Der nachstehend aufgeführte Meldepunkt wird als Schnittpunkt der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen und durch Angabe von DME-Werten wie folgt festgelegt:

Meldepunkt	Definition
ODAGA	R 356 – 16 DME FFM R 356 FFM/R 287 MTR“

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Verfahrensfix COSJE wird das folgende Verfahrensfix DF101 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
DF101	N 49 46 54,09 O 008 32 29,35“

bb) Das Verfahrensfix RID wird aufgehoben.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„1	Startbahn	Abflugverfahren	Kanal
2	25C/25L	MARUN F, MARUN G, MARUN H, MARUN M, OBOKA G, OBOKA H, OBOKA M, TAU Q, TOBAK F, TOBAK G, TOBAK H, TOBAK M	120.155
3	25C/25L	FKS Q	136.130
4	07R/07C	MARUN D, MARUN E, MTR C, OBOKA D, OBOKA E, TOBAK D	120.155
5	07R/07C	FKS C, KOMIB D, SULUS D	136.130
6	18	FKS B	136.130“

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 1.1 wird das Abflugverfahren ANEKI ONE FOXTROT DEPARTURE (ANEKI 1F) aufgehoben.

bbb) Nummer 1.5 wird wie folgt gefasst:

„1.5 Abflugverfahren mit der Streckenkennung QUEBEC

Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung QUEBEC stehen standardmäßig nur bei Unbenutzbarkeit der Flächennavigationsverfahren oder auf Anweisung von ATC zur Verfügung.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe	
1	2	3	4
<p>FRANKENSTEIN ONE QUEBEC DEPARTURE (FKS 1Q) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM (1,5 DME FRD) oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, R 354 FKS erfliegen; auf R 354 FKS bis FKS (Δ). Bis zum Erfliegen von R 354 FKS ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p>	5000		
<p>TAUNUS THREE QUEBEC DEPARTURE (TAU 3Q) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf magnetischem Kurs 274° (bei Startbahn 25L: magnetischer Kurs 281°) R 256 FFM erfliegen; auf R 256 FFM bis 3500; Rechtskurve (nicht vor dem Erfliegen von R 256 FFM), Flug bis TAU (Δ).</p>	5000“		

bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 2.1 wird wie folgt gefasst:

„2.1 Abflugverfahren mit der Streckenkennung CHARLIE

Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung CHARLIE stehen standardmäßig nur bei Unbenutzbarkeit der Flächennavigationsverfahren oder auf Anweisung von ATC zur Verfügung.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe	
1	2	3	4
<p>METRO SIX CHARLIE DEPARTURE (MTR 6C) Auf Startbahnkurs bis 800; Direktflug nach FR; bei FR (5,0 DME FRD/2,0 DME von FFM) sofortige Linkskurve, R 201 MTR erfliegen; auf R 201 MTR bis MTR (Δ). Bis zum Erfliegen von R 201 MTR ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p>	5000		
<p>FRANKENSTEIN ONE CHARLIE DEPARTURE (FKS 1C) Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 6,0 DME FRD (3,0 DME von FFM); Rechtskurve, R 190 MTR erfliegen; auf R 190 MTR bis 15,0 DME FFM (Kreuzen von R 077 FKS); Rechtskurve, R 088 FKS erfliegen; auf R 088 FKS bis FKS (Δ). Bis zum Erfliegen von R 190 MTR ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p>	4000“		

bbb) In Nummer 2.3 wird das Abflugverfahren ANEKI FOUR ECHO DEPARTURE (ANEKI 4E) aufgehoben.

cc) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Bei Benutzung der Startbahn 18

Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

Bei starken Winden muss mit Windscherungen und verstärkten Turbulenzen gerechnet werden.

Abflugverfahren mit der Streckenkennung BRAVO

Das Abflugverfahren mit der Streckenkennung BRAVO steht standardmäßig nur bei Unbenutzbarkeit der Flächennavigationsverfahren oder auf Anweisung von ATC zur Verfügung.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
FRANKENSTEIN ONE BRAVO DEPARTURE (FKS 1B) Steigflug auf magnetischem Steuerkurs 176° auf mindestens 1000; Flug direkt nach FKS (Δ) fortsetzen und mindestens 3000 erfliegen. Bis zum Erfliegen von 1000 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von FKS ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.	4000		Bis zum Erfliegen von FKS ist der Steigflug mit mindestens 3,5 % (215 ft/NM) durchzuführen.“

3. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„1	Startbahn	Abflugverfahren	Kanal
2	25C/25L	MARUN K, MARUN N, MARUN W, OBOKA K, OBOKA N, OBOKA W, TOBAK K, TOBAK N, TOBAK W	120.155
3	25C/25L	ANEKI F, CINDY F, SOBRA F, SOBRA N, SOBRA P, SULUS F	136.130
4	07C/07R	ANEKI D, ANEKI E, ANEKI X, ANEKI Y, CINDY D, CINDY X, CINDY Y, SOBRA D, SOBRA E, SOBRA X, SOBRA Y	136.130
5	18	MARUN R, MARUN S, OBOKA L, OBOKA R, OBOKA S, TOBAK R, TOBAK S	120.155
6	18	ANEKI L, CINDY L, CINDY S, MARUN T, OBOKA T, SOBRA L, SOBRA U, SULUS L, SULUS S, TOBAK T, ULKIG L, ULKIG S	136.130“

b) Absatz 6 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Der Nummer 1.1 wird folgende Nummer 1.1 vorangestellt:

„1.1 ANEKI TWO FOXTROT DEPARTURE (ANEKI 2F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug von RW25L auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF135, Direktflug bis DF142, bis DF143, bis DF137, bis DF101, bis ANEKI. Von der Startbahn 25C: Abflug von RW25C auf Kurs 249,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF134, Direktflug bis DF141, bis DF143, bis DF137, bis DF101, bis ANEKI. Bis zum Erfliegen von DF137 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.				5000	von 19,7 NM vor ANEKI bis ANEKI: 4000		
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course from a fix to an altitude	RW25L	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	<u>DF135</u>	–	–	–	–	–
6	25L	Direct to a fix	DF142	–	–	–	–	–
7	25L	Track to a fix	DF143	199,8	1,6	–	–	–
8	25C	Course from a fix to an altitude	RW25C	249,6	–	–	A800+	–
9	25C	Direct to a fix	<u>DF134</u>	–	–	–	–	–
10	25C	Direct to a fix	DF141	–	–	–	–	–
11	25C	Track to a fix	DF143	199,7	2,2	–	–	–
12	–	Initial fix	DF143	–	–	–	–	–
13	–	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
14	–	Track to a fix	DF101	177,4	11,1	–	–	–
15	–	Track to a fix	ANEKI	184,9	28,0	–	–	–“

bb) Die bisherigen Nummern 1.1 bis 1.3 werden die Nummern 1.2 bis 1.4.

c) Absatz 8 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Satz wird folgende Nummer 2.1 eingefügt:

„2.1 ANEKI FIVE ECHO DEPARTURE (ANEKI 5E)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise Flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug von RW07C auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis DF144, Direktflug bis DF154, bis DF160, bis DF101, bis ANEKI. Von der Startbahn 07R: Abflug von RW07R auf Kurs 069,7° auf mindestens 820, Direktflug bis DF145, Direktflug bis DF154, bis DF160, bis DF101, bis ANEKI. DF154 ist mindestens in 3500 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF154 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				4000	von 19,7 NM vor ANEKI bis ANEKI: 4000	Kann DF154 nicht mindestens in 3500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course from a fix to an altitude	RW07C	069,7	–	–	A820+	–
5	07C	Direct to a fix	<u>DF144</u>	–	–	–	–	–
6	07C	Direct to a fix	DF154	–	–	–	A3500+	220
7	07R	Course from a fix to an altitude	RW07R	069,7	–	–	A820+	–
8	07R	Direct to a fix	<u>DF145</u>	–	–	–	–	–
9	07R	Direct to a fix	DF154	–	–	–	A3500+	220
10	–	Initial fix	DF154	–	–	–	A3500+	–
11	–	Track to a fix	DF160	200,1	6,7	–	–	–
12	–	Track to a fix	DF101	177,4	5,5	–	–	–
13	–	Track to a fix	ANEKI	184,9	28,0	–	–	–“

bb) Die Wörter „SOBRA SEVEN“ werden durch die Angabe „2.2 SOBRA SEVEN“ ersetzt.

d) Absatz 10 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satz vor Nummer 1.1 werden die Wörter „das Abflugverfahren zum Verfahrensfix OBOKA“ durch die Wörter „die Abflugverfahren zu den Verfahrensfixen OBOKA und SULUS“ ersetzt.

bb) Der Nummer 1.1 werden die folgenden Nummern 1.1 und 1.2 vorangestellt:

„1.1 ANEKI TWO LIMA DEPARTURE (ANEKI 2L)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Steuerkurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF101, bis ANEKI. Bis zum Erfliegen von DF101 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von 19,7 NM vor ANEKI bis ANEKI: 4000		
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF101	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	ANEKI	184,9	28,0	–	–	–

1.2 CINDY THREE LIMA DEPARTURE (CINDY 3L)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Steuerkurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF101, bis AMTIX, bis CINDY. Bis zum Erfliegen von DF101 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von AMTIX bis CINDY: 5000		
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF101	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	AMTIX	092,9	21,4	–	–	–
7	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–“

cc) Die bisherigen Nummern 1.1 und 1.2 werden die Nummern 1.3 und 1.4.

dd) Nach der neuen Nummer 1.4 wird folgende Nummer 1.5 eingefügt:

„1.5 SULUS TWO LIMA DEPARTURE (SULUS 2L)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Steuerkurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF101, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS. Bis zum Erfliegen von DF101 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von AMTIX bis SULUS: 5000		
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF101	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	AMTIX	092,9	21,4	–	–	–
7	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–
8	Track to a fix	GIBSA	104,0	19,3	–	–	–
9	Track to a fix	COSJE	074,7	11,3	–	–	–
10	Track to a fix	SULUS	054,4	37,2	–	–	–“

ee) Die bisherige Nummer 1.3 wird Nummer 1.6.

4. Absatz 11 wird aufgehoben.

Artikel 3

Inkrafttreten

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 13. Juli 2023 in Kraft.
- (2) Artikel 2 tritt am 10. August 2023 in Kraft.

Langen, den 19. April 2023

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
In Vertretung
Wolfgang Ruths