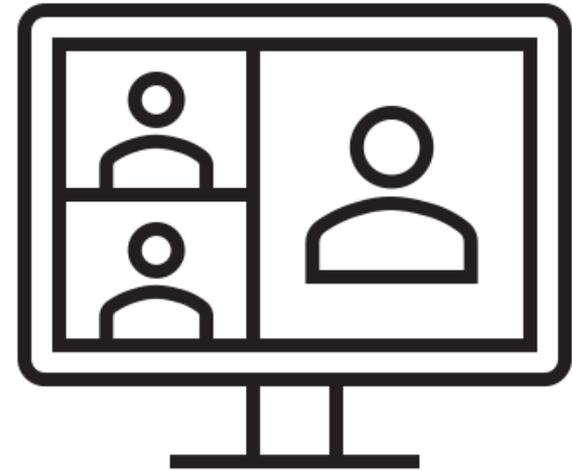


AG - Spurtreue

Zwischenbericht an die FLK

11.07.2024

- 7 Sitzungen (Zeitraum Juni 2022-
Juli 2024)
 - 1. Sitzung Themenfelder
festgelegt
 - 2.-7. Sitzung inhaltliche
Diskussionen
 - 8. Sitzung folgt im Frühjahr

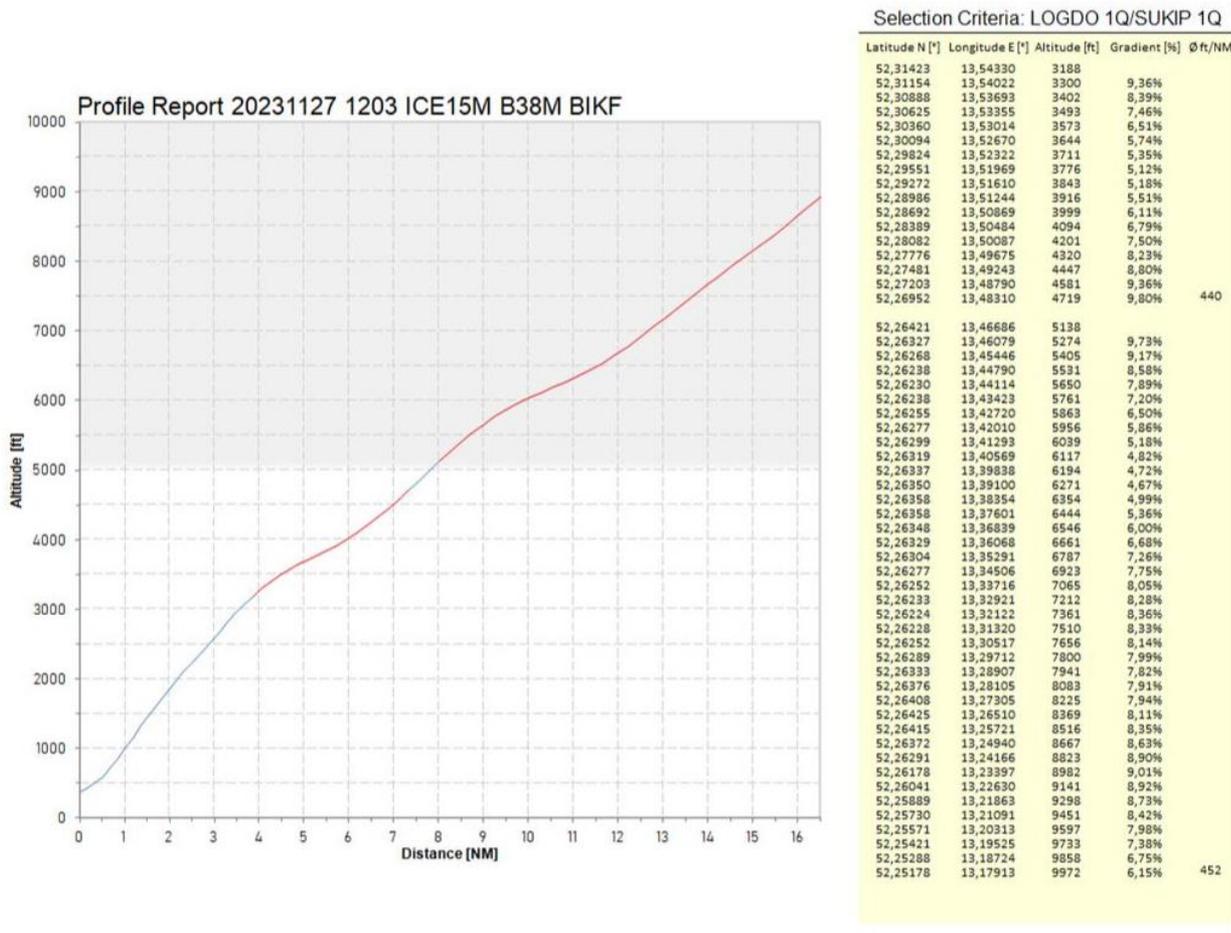


Definierte Themenfelder:



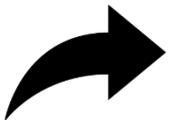
- I. Untersuchung der Höhenprofile RWY 07R
- II. Allokation der Luftfahrzeuge | Belegung Nord- / Südbahn
- III. Spurtreue bei Abflügen von der RWY 07R erhöhen
- IV. Untersuchung spezifischer Abdrehpunkte

I. Untersuchung der Höhenprofile RWY 07R



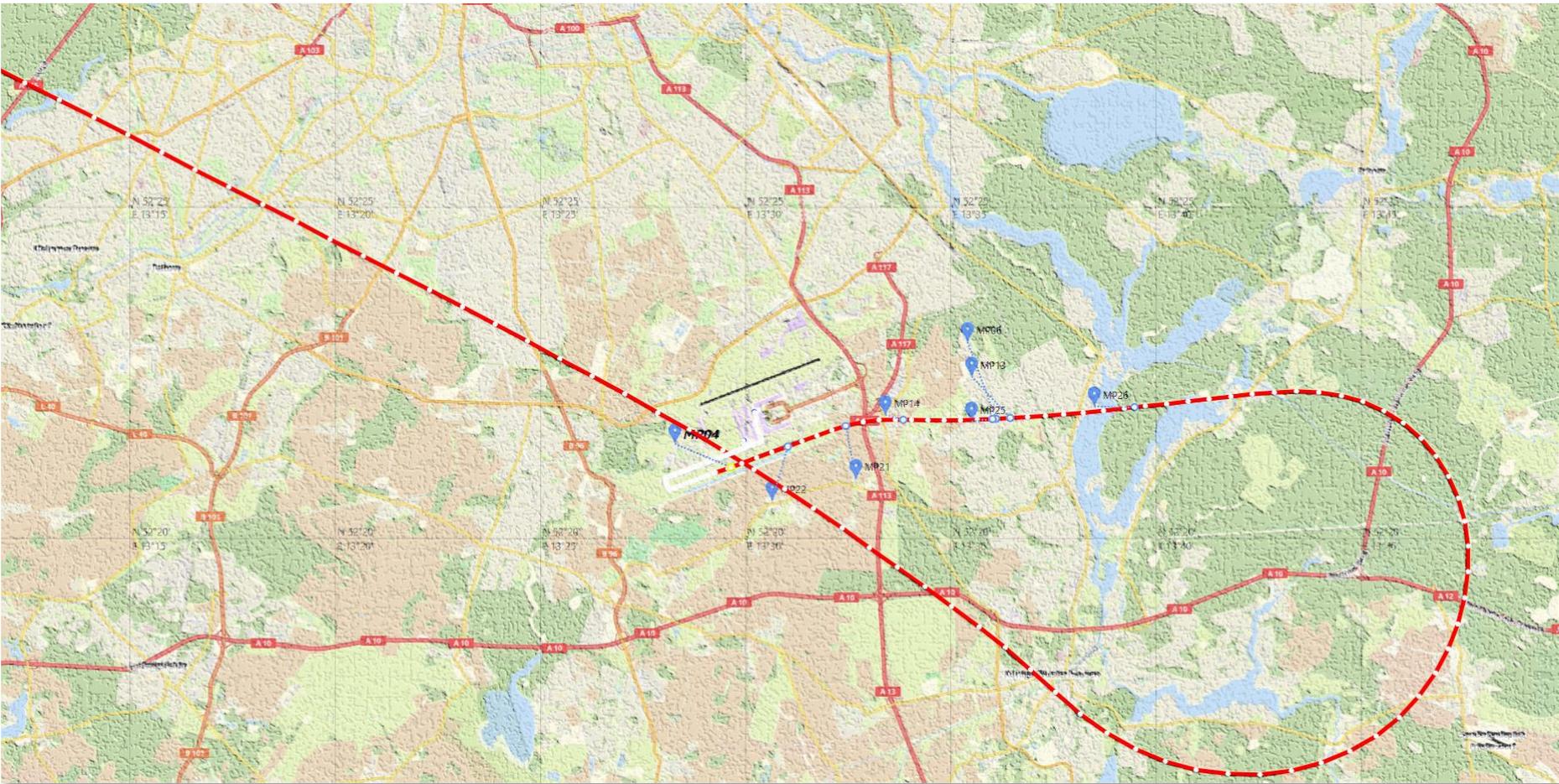
I. Untersuchung der Höhenprofile RWY 07R

- Nach Auffassung des BAF gab nur vereinzelte Unterschreitungen des Steiggradienten
- Airlines haben technische als auch organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung ergriffen
- Alternative wäre mehr Verkehr auf den Z-SID's



Frage der unterschiedlichen Interpretation der Mindeststeigung kann die AG nicht auflösen

II. Allokation der Luftfahrzeuge



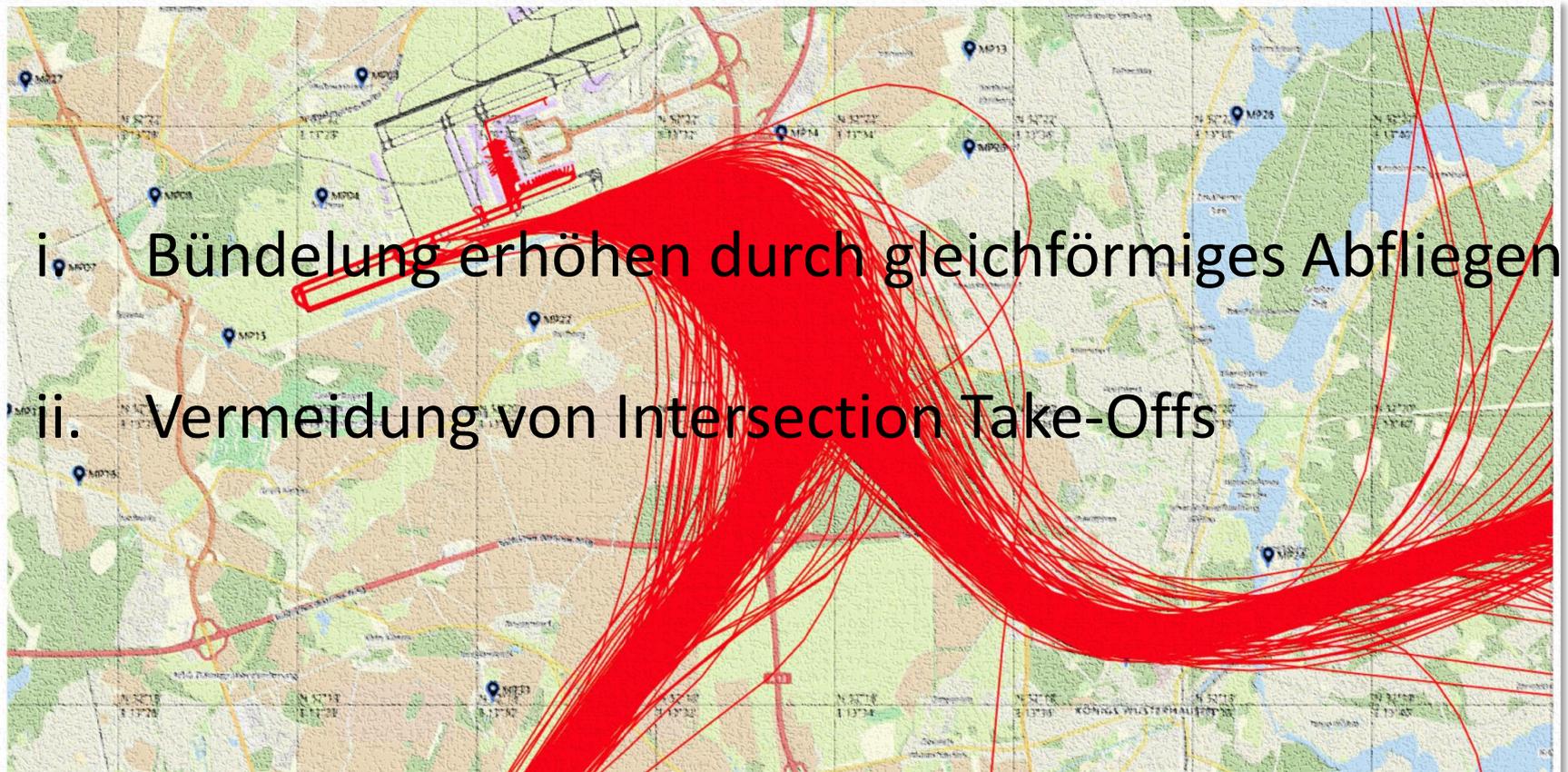
Die Reduktion der Lärmbelastung der Anwohner insgesamt durch Vermeidung der Z-SID's spräche aus Sicht der AG für ein solches Vorgehen.

Ergebnis der Prüfung

Lediglich einzelne Luftfahrzeuge können auf die Nordbahn gebracht werden.

Die FBB fertigt inzwischen DELTA AIRLINES und UNITED AIRLINES (mit Boeing 767) auf Positionen ab, die regelmäßig einen Abflug auf der Nordbahn zulassen.

III. Spurtreue bei Abflügen von der RWY 07R erhöhen



III. Spurtreue bei Abflügen von der RWY 07R erhöhen

i. Bündelung erhöhen durch gleichförmiges Abfliegen

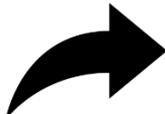
- derzeitiges Verfahren wird i. d. R. kurz nach dem Start konventionell abgeflogen
- Vermeidung/Behebung fehlerhafter Codierung für RNAV-Overlay
- Simulation im Flugsimulator durch easyJet

III. Spurtreue bei Abflügen von der RWY 07R erhöhen

i. Bündelung erhöhen durch gleichförmiges Abfliegen

○ Simulatorergebnisse:

- Es gibt eine fliegbare Lösung
- Die Luftfahrzeuge beginnen den Kurvenflug in einem Höhenband zwischen 800-950 ft. ein (geplant ab 600 ft.)
- Schwere Luftfahrzeuge erreichen die Abdrehhöhe später



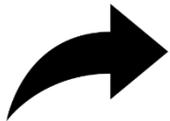
Die Untersuchungsergebnisse fließen in die Umsetzung PBN mit ein.

Danke für die konstruktive Unterstützung durch easyJet!

III. Spurtreue bei Abflügen von der RWY 07R erhöhen

ii. *Vermeidung von Intersection Take-Offs*

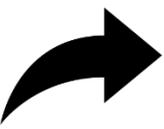
- Idee einer Selbstverpflichtung der Airlines
- fand in den Gremien der Airlines bis dato leider keine ausreichend breite Zustimmung



An dieser Stelle kommt die AG allein leider nicht weiter voran.

IV. Untersuchung spezifischer Abdrehpunkte

- Untersuchung im Kontrollzentrum Bremen
 - wird situationsabhängig entschieden, Freigaben auch erst über der Mindesthöhe
 - hat in einzelnen Fällen Lärminderungspotenzial
 - eine Anhebung der Mindesthöhe:
 - erhöht die Komplexität
 - nimmt Flexibilität in Entscheidungen
 - schränkt die Kapazität ein und
 - kann dadurch zu Verspätungen führen



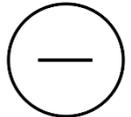
In einem nächsten Schritt sollen die derzeitig tatsächlichen Freigabehöhen von der DFS (Center Bremen) dargestellt werden.

Zusammenfassung

Abarbeitungsstand der Themenfelder:



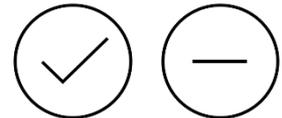
I. Untersuchung der Höhenprofile RWY 07R



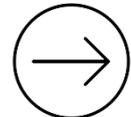
II. Allokation der Luftfahrzeuge | Belegung Nord- / Südbahn



III. Spurtreue bei Abflügen von der RWY 07R erhöhen



IV. Untersuchung spezifischer Abdrehpunkte



AG - Spurtreue

Haben Sie Fragen / Hinweise zum
Zwischenbericht?