

21.04.2011

Sehr geehrter Herr Centner,

gerne ergänzen wir unsere Angaben zur Frage 6:

Wie bereits erwähnt hat sich an den Verfahren zur Staffelung von An- und Abflügen am 10.03.2011 nichts geändert. Auch vor diesem Datum gab es Abhängigkeiten zwischen den Abflügen auf den beiden Nordabflugverfahren und den Anflügen auf dem nördlichen Gegenanflug.

Zunächst einige grundsätzliche Ausführungen zum Verfahren bei Abflügen: Abflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch Deutschland beschrieben und im Cockpit bekannt. Die Freigabe zum Befliegen dieses Verfahrens bekommt der Luftfahrzeugführer vom Kontrollpersonal am Tower Frankfurt vor dem Start. Nach dem Start und der Übergabe an die Abflugkontrolle in Langen wird mit dem Erstkontakt in der Regel eine Freigabe für eine über die Anfangsflughöhe hinausgehende Flughöhe erteilt. Der Luftfahrzeugführer ist verpflichtet sein Luftfahrzeug auf der Ideallinie des jeweiligen Abflugverfahrens zu führen und die für die jeweilige Abflugstrecke gültigen Bestimmungen (z.B. eine Mindeststeigleistung) einzuhalten. Das Kontrollpersonal wird nur bei Abweichungen hiervon eingreifen.

In dem von Ihnen übermittelten Profil wurden alle diese für das Abflugverfahren 07-N (kurz) gültigen Beschränkungen eingehalten. Das Profil zeigt einen kontinuierlichen Steigflug ohne Horizontalfluganteil. Wie steil oder flach ein Luftfahrzeug innerhalb der Beschränkungen steigt liegt zunächst im alleinigen Verantwortungsbereich des Luftfahrzeugführers.

Weiterhin können selbstverständlich Kontrollanweisungen unserer Fluglotsen den Steigflug beeinflussen. Hierzu kann beispielsweise ein entstehender Konflikt mit einem Anflug auf dem nördlichen Gegenanflug gehören, bei dem im gegebenen Fall der Steigflug unterbrochen wird. Bei dem von Ihnen angeführten Flug ist dies jedoch sehr unwahrscheinlich, da sich zu diesem Zeitpunkt keine Anflüge auf dem nördlichen Gegenanflug befunden haben, die eine solche Unterbrechung des Steigfluges hätten verursachen können. Eine weitere Ursache könnte ein auf dem Abflugverfahren 07-N (lang) gestartetes Flugzeug sein, welches einen neuen Kurs vom Funkfeuer Metro (MTR) weg Richtung Nordwesten einschlägt und in der Folge den Weg der 07-N (kurz) kreuzt. Solche Abhängigkeiten und sich kreuzende Verkehrsströme sind rund um den Flughafen zu beobachten und alltägliche Arbeit.

Das bloße Vorhandensein von Kreuzungspunkten allerdings bedeutet nicht, dass prinzipiell immer ein Verkehrsstrom unter dem anderen geführt wird, dies wird nur im gegebenen Fall in dieser Form gehandhabt. Zur sicheren Führung des Flugverkehrs kann im Einzelfall auch eine erst verzögert ausgesprochene Freigabe zum weiteren Steigflug gehören, denn an erster Stelle steht immer die Sicherheit.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen weiterführenden Informationen geholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen  
i.A. Matthias Wächter

Geschäftsbereich Center

CC/FX-M

Tel: ++49 (0) 6103 - 707 6026

Mail: fluglaerm@dfs.de

Die in diesem Schreiben enthaltenen Informationen erhalten Sie gebührenfrei gem. § 12 Abs. 1 Satz 2 Umweltinformationsgesetz, § 1 Abs. 1 Verordnung über Kosten für Amtshandlungen der informationspflichtigen Stellen beim Vollzug des Umweltinformationsgesetzes (Umweltinformationskostenverordnung) in Verbindung mit Ziffer A.1.1 des Kostenverzeichnisses (Anlage zu § 1 Abs. 1 Umweltinformationskostenverordnung).

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe schriftlich oder zur Niederschrift Widerspruch bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bereich VR/R, Am DFS-Campus 10, 63225 Langen, erheben.

Ihre Daten werden ausschließlich zum Zwecke einer ordnungsgemäßen DFS-internen Bearbeitung elektronisch gespeichert.