

# SID - Standard Instrument Departure

- [SID - Standard Instrument Departure](#)

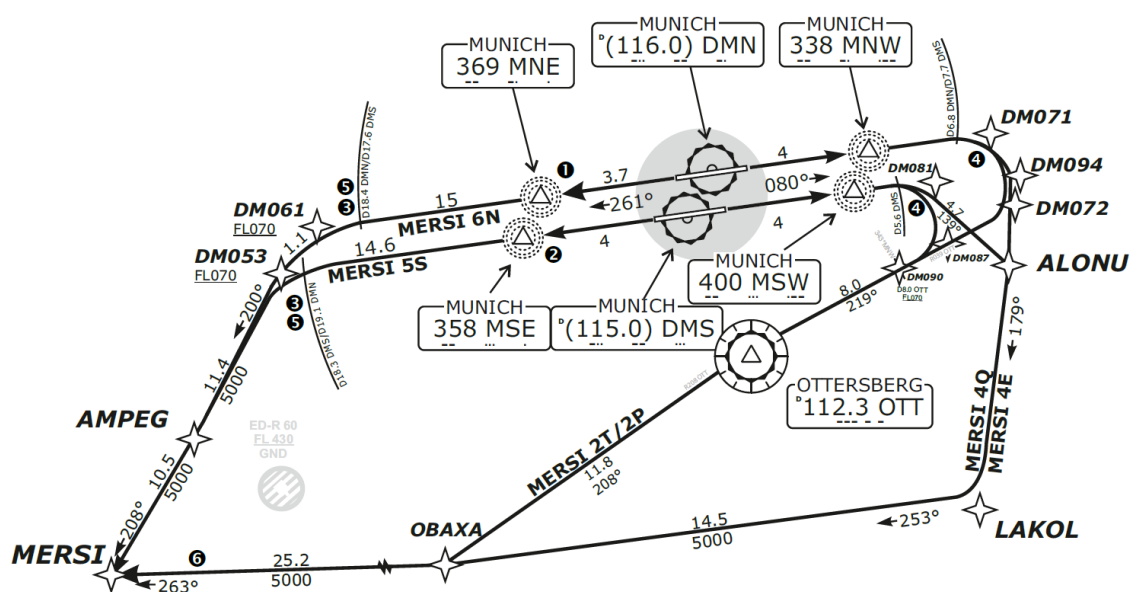
# SID - Standard Instrument Departure

Um bei IFR Flügen Flughäfen mit dem System der Luftstraßen zu verbinden, werden vordefinierte Abflugrouten (engl.: **S**tandard **I**nstrument **D**eparture - SID) genutzt. Diese führen von der jeweiligen Piste über Wegpunkte und/oder konventionelle Navigationsanlagen wie NDBs und VORs zum ersten Wegpunkt der im Flugplan angegeben wurde. Heutzutage können viele SIDs nicht mehr mit konventionellen Radionavigationsmitteln abgeflogen werden, da die Flugrouten insbesondere durch Lärmschutzmaßnahmen immer komplexer werden. Ihre Wegpunkte existieren meist lediglich noch als virtuelle Koordinaten. In vielen Fällen benötigt man daher Ausstattung zur Flächennavigation (RNAV = area navigation), womit jeder moderne Airliner ausgestattet ist.

Der Name einer SID setzt sich zusammen aus:

- **Basic Indicator**: Letzter Wegpunkt einer SID bzw. erster Wegpunkt im Flugplan
- **Validity Indicator**: Der Validity Indicator ist eine Zahl, die hochgezählt wird, sobald es kleinere Veränderungen an einer SID gibt (z.B. Änderung der Variation)
- **Route Indicator**: Der Route Indicator ist ein Buchstabe, über den sich verschiedene SIDs unterscheiden lassen, die zum gleichen Wegpunkt führen. Diese können sich z.B. durch unterschiedliche Pisten, Verläufe, Höhenbeschränkungen, etc. unterscheiden. Ein Beispiel ist wie unten dargestellt in München MERSI6N von Piste 26R und MERSI5S von Piste 26L.

Beispiel für die Namensgebung: **MARUN6M**



Verlauf der MERSI SIDs in München

# Verlauf

Mit der Freigabe einer SID sollten die folgenden Anweisungen für den Piloten in der Regel klar sein:

- zu erwartende Piste ("departure runway", in Verbindung mit der ATIS),
- erste Steigfreigabe ("initial climb"),
- abzufliegende Route mit eventuellen Beschränkungen (z.B. Geschwindigkeiten oder Höhen).
- Frequenzwechsel nach dem Abheben (In Deutschland ist es an vielen Flughäfen üblich, dass auch der Frequenzwechsel nach dem Abheben Teil des SID-Verfahrens ist. Daher sollte vor dem Abflug immer überprüft werden, ob man die Frequenz selbstständig wechseln darf/soll. In diesem Fall wird der Tower *keine* Anweisung dazu geben (angegeben in der SID und/oder ATIS).)

Diese Informationen sind der SID bzw. deren Karten zu entnehmen.

In Deutschland ist es an vielen Flughäfen üblich, dass auch der Frequenzwechsel nach dem Abheben Teil des SID-Verfahrens ist. Daher sollte vor dem Abflug immer überprüft werden, ob man die Frequenz selbstständig wechseln darf/soll. In diesem Fall wird der Tower *keine* Anweisung dazu geben (angegeben in der SID und/oder ATIS).

# Noise Abatement

In Deutschland dürfen Lotsen aus Lärmschutzgründen erst ab bestimmten Höhen beim abfliegen einer SID Directs oder Vektoren vergeben. Auch etwaige Geschwindigkeits- und oder Höhenbeschränkungen dürfen erst ab diesen Höhen aufgehoben werden. Diese Höhen sind:

- 5000ft AGL für JET-getriebene Luftfahrzeuge
- 3000ft AGL für PROP-getriebene Luftfahrzeuge