

# Tower

Der **Turm (Tower)** ist für die Regelung des Flugverkehrs auf den Start- und Landebahnen sowie in Platznähe zuständig.

Die Betriebsrichtung 23 ist bis zu einer Rückenwindkomponente von 5 Knoten zu bevorzugen. Durch diese Regel soll die ständige Änderungen der Pistenkonfiguration bei wechselnden Windverhältnissen vermeiden werden. Bei einer vorhersehbaren, anhaltenden Ostwindwetterlage sollen in jedem Fall und unabhängig von der Windgeschwindigkeit die Pisten 05R und ggf. 05L in Betrieb genommen werden. Hierzu sind vor Dienstbeginn die entsprechenden Wetterinformationen (METAR/TAF) einzuholen. Ebenfalls KANN über verschiedene Dienste die reale Pistenkonfiguration abgefragt und verwendet werden.

Nach dem Start sollen Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR), welchen eine SID zugewiesen wurde, beim Passieren von 2000ft AMSL selbstständig entweder auf die in der ATIS veröffentlichte Departure-Frequenz (wenn diese von den in der Karten veröffentliche abweicht) oder sonst auf die in der Karten veröffentlichte Frequenz wechseln. Die Departure Frequenz unterscheidet sich mit AIRAC 2103 nicht mehr nach der SID. Vom Turm werden Flieger immer an Departure (EDDL\_D\_APP) abgegeben bzw. an die Bottrop-Station (EDDL\_BOT\_APP), sollte Departure nicht online sein. Departure (EDDL\_DEP) leitet die Flieger entweder zur Station Bottrop weiter, oder im Südosten an Paderborn (EDGG\_PAH\_CTR) bzw Gießen (EDGG\_GIN\_CTR) je nach SID.

## Kontrollzone

Um den Düsseldorfer Flughafen befindet sich eine Kontrollzone mit Luftraumklasse D-CTR (GND-2500ft AMSL). Über diesen Luftraum befindet sich mit der Luftraumklasse C der Luftraum des Approach-Controllers.

Innerhalb der Kontrollzone befindet sich im Süden das Segelfluggelände Wolfsaap, welches allerdings auf VATSIM kaum in Gebrauch ist und die Nutzung vorher mit dem zuständigen Controller abgesprochen werden sollte.

Im Westen grenzt an die Düsseldorf-Tower-Kontrollzone direkt die Tower-Kontrollzone von Mönchengladbach (EDLN), welche sich von GND bis 2000ft AMSL erstreckt.

Über der Kontrollzone von Mönchengladbach ist der C-Luftraum auf 2000ft AMSL abgesenkt. An der östlichen Grenze der Kontrollzone von Düsseldorf ist der C-Luftraum aufgrund der Nähe zum Flugplatz Essen-Mülheim (EDLE) auf 1500ft AMSL abgesenkt.

Folgende VFR-Pflichtpunkte gehören zum Flughafen Düsseldorf:

- **N** (max. 2500ft AMSL)
- **S** (max. 2500ft AMSL)

- **E** (max. 2500ft AMSL)

## Pisten Separation

Mit einem Abstand von etwa 190m zwischen den Schutzzonen der beiden Pisten ist ein Parallelbahn-Betrieb möglich. Die Steigerung eines unabhängigen Parallelbahn-Betriebs ist allerdings aufgrund des geringen Abstands nicht möglich. Die beiden Pisten sind daher auch im Parallelbetrieb, grundsätzlich "als eine Piste" zu betrachten.

Grundsätzlich sollte bei VMC zwischen parallel anfliegenden IFR-Flügen mindestens ein Abstand von durchgängig 2,5 NM vorherrschen, sodass mit einer Traffic Information beiden Maschinen gleichzeitig eine Landefreigabe gegeben werden kann. Bei IMC oder Anflügen auf die gleiche Piste muss ein Abstand von mindestens 3 NM bestehen.

Bei einem Abflug und einem Anflug auf unterschiedliche Pisten sollte bei IMC im besten Falle eine Separation zwischen 3-5 NM bestehen. Um bei High-Traffic-Situationen allerdings trotzdem einen guten Pistendurchsatz zu erzielen, kann diese Separation herabgesetzt werden. Falls hier allerdings der anfliegende Verkehr durchstartet kann es zu einer Staffellungsunterschreitung kommen und der Tower-Controller muss schleunigst handeln, indem er den Flügen Richtungsanweisungen in unterschiedliche Richtungen gibt und somit die Staffellung wiederherstellt.

Für weitere Informationen zum Parallelbahnbetrieb, bitte die Informationen im Artikel

["Parallelbahnbetrieb | EDDL und EDDK"](#) beachten.

**Lineup:** Unabhängiges Aufrollen ist möglich wenn die zwei Rollbahneinmündungen mindestens 500m voneinander entfernt sind. (z.B. L9 und L6). Ist der Abstand zwischen den Rollbahneinmündungen kleiner muss zwingend nacheinander auf die Piste aufgerollt werden. Eine Verkehrsinformation ist verpflichtend.

“DLH123 lineup runway 05R, number two for departure, B737 is departing out of L6

## Mischverkehr

Um einen möglichst effizienten Verkehrsfluss mit VFR- und IFR-Maschinen zu gewährleisten, sollten VFR-Flüge nach Möglichkeit (bei viel Verkehr) immer in den nördliche Platzrunde und wenn möglich auch auf die Nordpiste (23R/05L) geschickt werden. Abflüge von VFR-Flügen sollten allerdings grundsätzlich auf der Südpiste (23L/05R) stattfinden.

So ist es möglich den abfliegenden Verkehr auf der Südpiste ohne große Unterbrechungen abzuwickeln und den VFR-Flug nach anfliegenden Maschinen selbstständig in den Endanflug drehen zu lassen.

Bei der Betriebsrichtung 23 ist es ebenfalls möglich kleine Maschinen, die zum GAT rollen sollen, eine lange Landung (VFR) bzw. langes ausrollen (IFR) zu genehmigen, damit diese direkt über L7/L8/L9 und G1 zum GAT rollen können und so nur eine möglichst kurze Zeit Taxiway M besetzen. Sollte es nötig sein, dass die Maschine die Piste möglichst früh verlässt, sollte dies über L5 geschehen.

## Go-Arounds

Bei allen veröffentlichten Anflügen werden Fehlanflüge wie veröffentlicht durchgeführt, sofern nicht anders vereinbart. Im Falle eines Fehlanflugs muss die zuständige Radarstation informiert werden (über Topsy oder mündlich). Ein abweichendes Handeln ist vorher mit den entsprechenden Approachlotsen abzusprechen.

## Abrollen bei 05-Betrieb

Landender Verkehr bei 05-Betrieb, welcher die Piste 05R entweder nach Landung oder Kreuzung über L1/2, L3 oder L4 verlässt, erhält in Absprache mit dem Ground-Lotsen bereits die Anweisung **"DLH123, turn right M, hold short of L3/L4/L5"**. Dies beschleunigt die Rollanweisungen und hält den Abrollweg für das nächste landende/kreuzende Flugzeug frei. Dabei ist wichtig, dass der Pilot immer vor der nächsten Rollbahneinmündung hält.

## Helikopter-Betrieb

Direkt am Flughafen befindet sich nur ein Helipad vor Hangar 10, ganz im Osten, nahe des Fernbahnhofs, welches allerdings ausschließlich von der Polizeifliegerstaffel NRW (Hummel) und Bundespolizei (Pirol) verwendet wird.

Südlich der Kontrollzone, ca. 3nm nördlich SIERRA, befindet sich das Universitätsklinikum Düsseldorf (UKD). Nahe der nördlichen Kontrollzonen-Grenze, ca 2.2nm süd-östlich NOVEMBER, an der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik (BGU) Duisburg ist der Rettungshubschrauber Christoph 9 (CHX9) stationiert. Hier kann bei Einsätzen öfters mit einer Anfrage zum Durchflug der Tower-Kontrollzone gerechnet werden.

---

Revision #10

Created 4 September 2022 16:54:18

Updated 11 August 2024 15:49:08 by 1433041