

EDDC - Dresden

Airport

- [Overview](#)
- [Ground](#)
- [Apron](#)
- [Tower](#)
- [Arrival - Sachsen Low](#)

Overview

Dresden can be staffed up to TWR as S1 within the framework of the S1 Minor Program of FIR Munich.

Dresden ATC Stations

Station	Frequency	Login	Station ID	Remark
ATIS	118.880	EDDC_ATIS	CX	--
Ground	121.980	EDDC_GND	CG	to be opened only after Tower is staffed
Apron	121.755	EDDC_A_GND	CP	event only: not to be staffed unless part of a rostered event
Tower	122.930	EDDC_TWR	CT	primary
Sector Sachsen Low (Arrival)	125.875	EDDC_SAS_APP	SAS	covered by TRS if not staffed

Ground

Responsibilities

Also check the information for [Dresden Apron](#), as Ground will cover the position unless it is separately rostered.

Dresden Ground is responsible for issuing enroute and startup clearance for departing traffic. Additionally, Dresden Ground is responsible for ground movement control within the maneuvering area. Dresden Ground shall only be opened if Dresden Tower is already staffed.

Datalink Clearance (PDC/DCL)

Datalink clearances are **not** available in Dresden.

SID Assignment

Normally, a standard SID shall be assigned according to the runway direction decided by Dresden Tower. During times of low traffic and suitable wind conditions, SIDs for the most efficient runway direction may be assigned (e.g. flight via KOBUS off RWY04 while main operating direction is 22). This shall only be done after individual coordination with Tower and Arrival Sector Sachsen Low.

- OSKANxW departure shall only be assigned after approval from Arrival Sector Sachsen Low.
- Visual Departures may be approved for aircraft of wake turbulence category LIGHT and MEDIUM.

Ground Movement Control

The AoR of Dresden Gound is designated in the chart below and consists only of the maneuvering area.

Arriving Traffic

shall be handed off to Dresden Apron as folllows:

- Traffic via D/E, H shall be handed off holding short of TWY C
- Traffic via C shall be handed off holding short of TWY H
- Traffic via A/B shall be handed off holding short of TWY H

Departing traffic

will be handed off from Dresden Apron as follows:

- Traffic via A will be handed off holding short of TWY A
- Traffic via C/D/E will be handed off holding short of TWY C
- Traffic via B will be handed off holding short of TWY B

Apron

Dresden Apron ist **nur** bei Events mit Besetzungsplan zu öffnen, sonst werden die Aufgaben von Dresden Ground übernommen.

Dresden Apron ist eine Bodenposition, die für den gesamten rollenden Verkehr auf dem Apron zuständig ist. Nach Absprache mit dem Ground können Rollfreigaben auch bis zum Holdingpoint gegeben werden. Des Weiteren ist diese Station für die Freigabe von Pushbacks bzw. Powerbacks verantwortlich.

Die Aufgaben des Apron-Controllers bestehen darin:

- Pushback/Powerback Genehmigung
- Rollfreigaben
- Gate-Zuweisung

Zuständigkeitsbereich

Dresden Apron ist zuständig für alle Flugbewegung auf dem Vorfeld. Das heißt, dass auch die Rollwege M, K, L, P, N und H (zwischen A und C) zum Zuständigkeitsbereich der Vorfeldkontrolle gehören.



Zuständigkeitsbereich Apron

Rollanweisungen

Nach Absprache mit Dresden Ground können alle Rollbewegungen auch außerhalb des Vorfelds vom Apron gesteuert werden.

Bei Anwesenheit des Grounds

Abfliegender Verkehr

- Bei 04-Betrieb: Flugzeuge werden zum Rollhalt A oder B geschickt (Übergabe zum Tower)
- Bei 22-Betrieb: Flugzeuge werden über Rollweg H zur Kreuzung C bzw. N geschickt (Übergabe zum Ground)

Ankommender Verkehr

- Bei 04-Betrieb: Flugzeuge kommen auf Rollweg H (wartend bei Rollweg C) vom Ground
- Bei 22-Betrieb: Flugzeuge kommen auf Rollweg A oder B direkt vom Tower

Bei Abwesenheit des Grounds

- Abfliegende Flugzeuge werden vom Apron direkt zum Rollhalt der Piste geschickt
- Ankommende Flugzeuge werden vom Tower nach Verlassen der Piste übergeben

Besonderheiten

Rollweg P

Der Rollweg P kann für Pushbacks von Flugzeugen auf den Positionen 7-10 benutzt werden. Bei diesem Vorgang können trotzdem Flugzeuge auf Rollweg H rollen.

Rollweg M

Der Rollweg M verfügt über eine gelbe, orangene und blaue Linie. Hier können auf der blauen und orangenen Linie zwischen Sonnenauf- und untergang Flugzeuge mit einer maximalen Spannweite von 36 m aneinander vorbeierollen. Außerdem darf für dieses Verfahren nur angewendet werden, wenn die RVR mehr als 350 m beträgt. Das gleichzeitige Rollen von Flugzeugen auf der gelben und orangenen/blauen Linie ist nicht gestattet.

Stands 18-29

Diese Stellplätze sind sogenannte Taxi-out-Stands. Sie werden über Rollweg N erreicht und über Rollweg H verlassen.

Beschränkungen

- **Rollweg C**
 - Maximale Spannweite 20 m
- **Rollwege K, L (zwischen Stand 2 und K)**
 - Maximale Spannweite 24 m
- **Rollwege M (blau, orange), L, N, P**
 - Maximale Spannweite 36 m
- **Rollwege F, G**
 - Nur für Helikopter

Low Visibility Procedures (LVP)

Während Low Visibility Procedures dürfen keine Intersection Departures genehmigt werden und es muss zwingend die volle Pistenlänge verwendet werden.

Parkpositionen

- Gates werden nach Bedarf vergeben
- Das GAT für Sportflugzeuge befindet sich bei Rollweg K
- Das GAT für Businessjets befindet sich bei den Parkpositionen 25-29
- Das Vorfeld 5 wird nur von Helikoptern verwendet. Hier ist auch der Rettungshelikopter Christoph 39 und die Polizeifliegerstaffel des Landes Sachsen stationiert.

Koordination mit Nachbarstationen

Dresden Apron --> Dresden Ground

- Teilt Dresden Tower mit, dass eine Änderung der Abflugrichtung stattfindet und ein pushender Flieger eine neue Clearance benötigt, ist dies mit Dresden Rollkontrolle zu koordinieren.

Tower

Dresden Tower ist eine Bodenposition, die für Start und Landefreigaben sowie Verkehrskontrolle und -informationen in der Kontrollzone zuständig ist. Zudem übernimmt Dresden Tower die Aufgaben von Dresden Apron und Dresden Ground, wenn diese nicht besetzt sind.

Die Aufgaben des Tower-Controllers bestehen darin:

- Die Festlegung der aktiven Pisten
- Erstellen der ATIS
- Pistenseparation herstellen
- Verkehrsinformationen erteilen
- Start- und Landefreigaben erteilen
- Wirbelschleppenseparation für startenden Verkehr herstellen

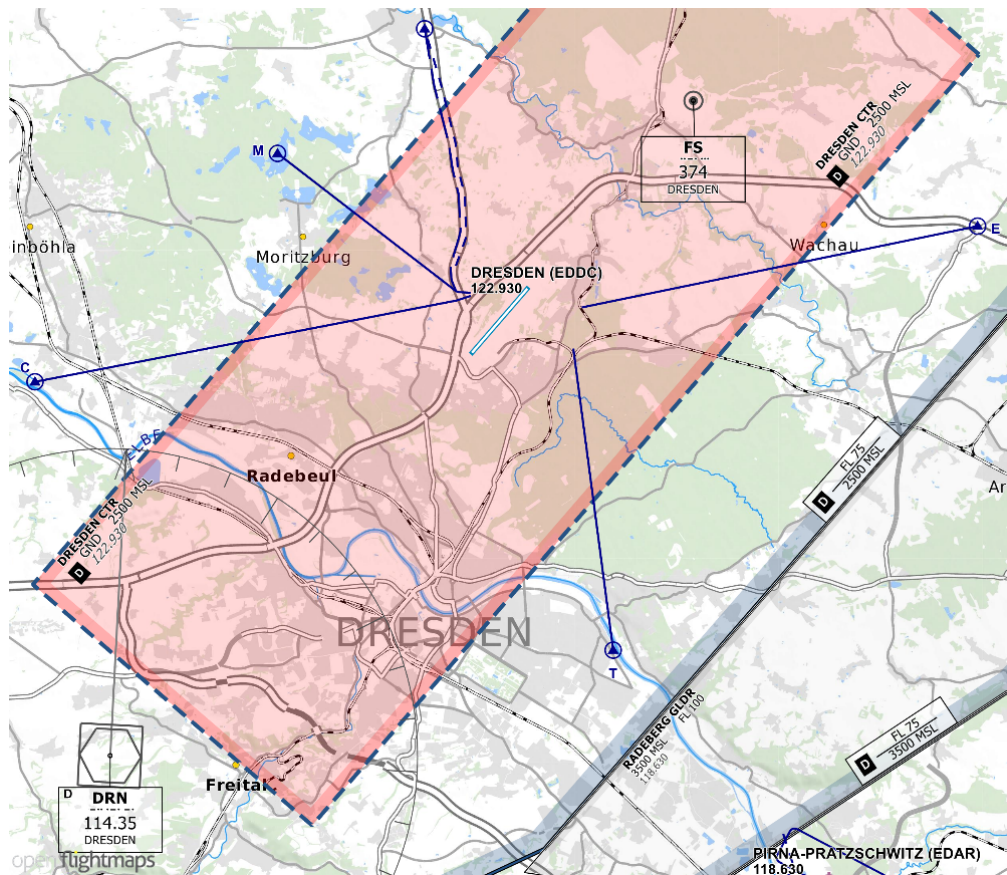
Bevorzugte Betriebsrichtung

Die Betriebsrichtung soll je nach Wind- und Verkehrslage bestimmt werden. Es ist möglich, nach Absprache mit München Radar und bei geringem Verkehrsaufkommen die entgegengesetzte Pistenrichtung für Starts und Landungen zu nehmen, um Piloten kürzere Flug- und Rollzeiten zu ermöglichen.

Kontrollzone

Die Dresdener Kontrollzone erstreckt sich ungefähr nördlich der Stadt Dresden. Die vertikale Grenze der CTR beträgt 2500ft MSL. Einflüge und Ausflüge in die Kontrollzone erfolgen über die Pflichtmeldepunkte:

- **Westen:** November, Mike, Charlie
- **Osten:** Echo, Tango



openflightmaps.org

Ankommender Verkehr

Dresden Tower gibt für seine Piste die Landefreigabe. Während der Pilot die Piste verlässt, übergibt der Tower den Piloten bei A, B, C zur Apronfrequenz und bei D und E zur Groundfrequenz.

Der Tower ist dafür verantwortlich, dass die Pisten-, Radar- und/oder Wirbelschleppenstaffelung eingehalten wird. Im Falle einer Staffellungsunterschreitung ist sofort ein Go-Around anzuweisen.

Low Visibility Procedures (LVP)

Der Dresdener Airport verfügt über einen CAT III nur auf der Piste 22. Das bedeutet, dass bei Low Visibility Procedures zwingend die Piste 22 verwendet werden muss. Außerdem verlassen die Piloten die Piste immer am Ende über Rollweg A.

Abfliegender Verkehr

Flugzeuge werden vom Tower für seine Piste für den Take-off freigegeben. Hierbei muss Pisten-, Radar- und/oder Wirbelschleppenstaffelung zu jeder Zeit eingehalten werden. Nachdem das abhebende Luftfahrzeug abgehoben ist, wechselt der Pilot selbstständig auf die Departurefrequenz.

Koordination mit Nachbarstationen

Dresden Tower --> Dresden Ground/Delivery, München Radar

- Dresden Tower teilt allen umliegenden Stationen die aktive Pistenrichtung mit. Bei einem Pistenwechsel müssen alle anderen Position auch informiert werden.

Arrival - Sachsen Low

München Radar Sektor Sachsen Low (EDDC_APP) ist für alle An- und Abflüge von/nach **Dresden (EDDC)** zuständig. Des Weiteren befindet sich der Flugplatz **Bautzen (EDAB)** im Sektor, welcher über IFR-Prozeduren verfügt und somit auch eine RMZ besitzt. Es ist Voraussetzung, dass alle SOPs der Flugplätze gelesen und verstanden werden, da für diese auch Top-Down-Service angeboten werden muss.

EDDP_S_APP übernimmt alle Aufgaben des EDDC_APP, wenn dieser nicht online ist.

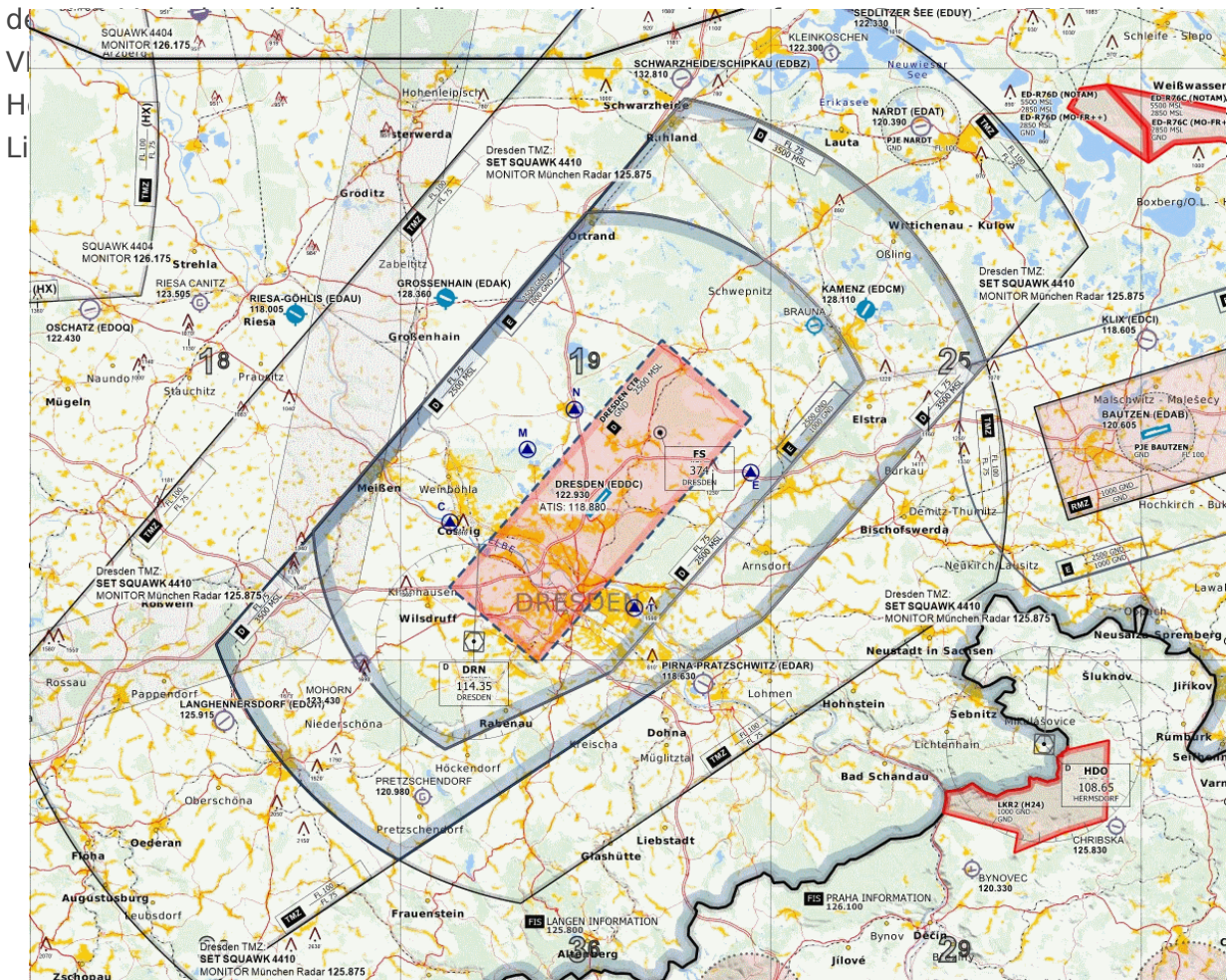
Der Sektor



Radar Sektor Sachsen Low

Der Luftraum

Um den Flughafen Dresden befindet sich ein Luftraum Delta (nicht-CTR), welcher in verschiedene Sektoren unterteilt ist. Die Obergrenze dieses Luftraums ist FL75. Das bedeutet, dass zwischen dem Luftraum Delta und dem ab FL100 beginnenden Luftraum Charlie, sich nochmals ein Luftraum Echo befindet, damit VFR Verkehr in hohen Flughöhen den Flughafen passieren kann. Um trotzdem



Somit muss
ich diesen
koordinieren.

Luftraum D

um Dresden

Abfliegender Verkehr

Abfliegender Verkehr kontaktiert München Radar nach dem Abheben selbstständig.

Ankommender Verkehr

Ankommender Verkehr kommt über die Arrival Fixes OSKAN, KOBUS, ABKIS, RIVSA, GARKI. Des weiteren gibt Approaches über DRN, welche für Non-RNAV Flugzeuge geeignet sind. Hier empfiehlt es sich, Flugzeuge eher auf Headings zu nehmen, da die DRN-Anflüge den Airport genau kreuzen.

Anflugrouten

Normalerweise wird der anfliegende Verkehr schon für die STAR freigegeben. Es empfiehlt sich jedoch, individuell zu koordinieren, ob ein Flugzeug die STAR oder Transition abfliegen soll. Oft

werden Flugzeuge auch über Headings zum Airport geführt. Hier muss auf die besonders ansteigende MVA südlich des Platzes geachtet werden.

Anflugarten

Am Flughafen Dresden gibt es vier veröffentlichte Anflugarten auf allen Pisten. Dresden verfügt über ILS, LOC RNAV und VOR Approaches. Sofern ein Visual Approach freigegeben werden muss, ist der Approachlotse dazu verpflichtet, den Towerlotsen darüber zu informieren. Wichtig zu wissen ist, dass der Intercept auf die 22 auf 3000ft und auf der 04 auf 4000ft erfolgt.

Die Piste 04 verfügt zudem nur über einen CAT I ILS. Aus diesem Grund müssen Flugzeuge bei Low Visibility Procedures immer die 22 nehmen.

Pistenzuweisungen

Es ist möglich, dass Piloten zur Verkürzung der Flug und Rollzeit die entgegengesetzte Pistenrichtung erbitten. Hier muss Rücksprache mit dem Tower gehalten werden, ob die aktuelle Verkehrslage das zulässt.

Durchflüge

Der Sektor Sachsen Low ist zudem wegen seiner vertikalen Grenze von FL165 auch für einige Durchflüge zuständig.

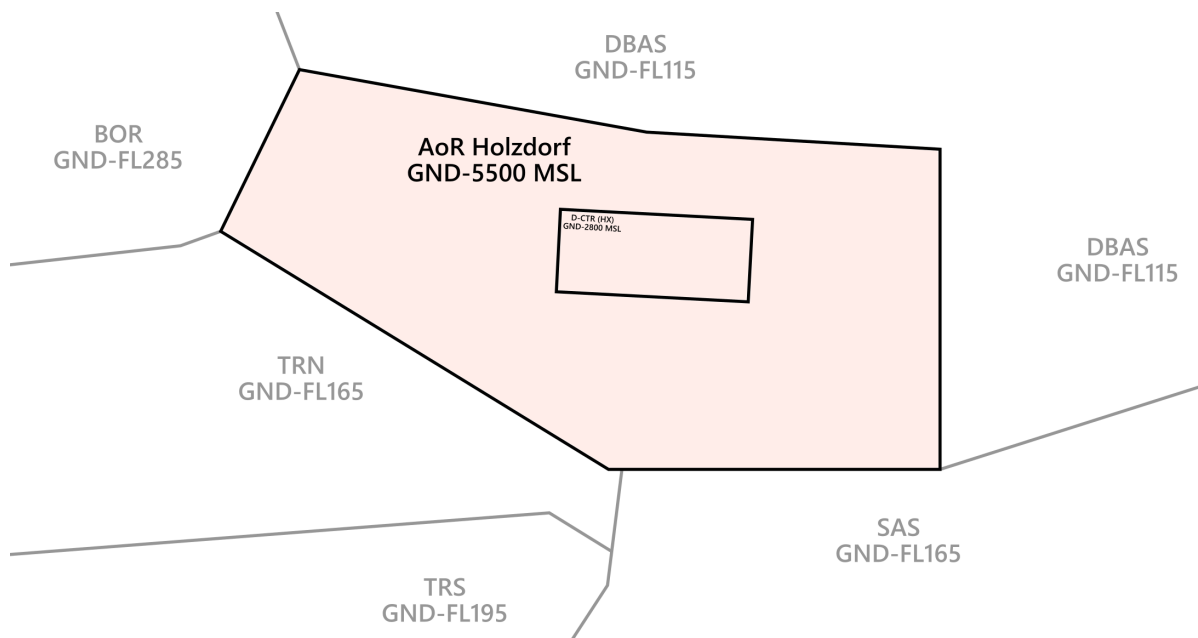
Auszug aus den LoAs.

Weitere Informationen sind der aktuellen LoA zu entnehmen.

Holzdorf

Der militärische Flugplatz Holzdorf verfügt über einen Zuständigkeitsbereich, in dem Holzdorf Radar bei Aktivierung Flugzeuge kontrollieren kann. Berlin Arrival Süd ist verpflichtet München Radar über die Aktivierung/Deaktivierung der Holzdorf zu informieren.

Alle Flugzeuge nach/von Holzdorf müssen zwischen Bremen Radar/München Radar und Holzdorf Radar individuell koordiniert werden.

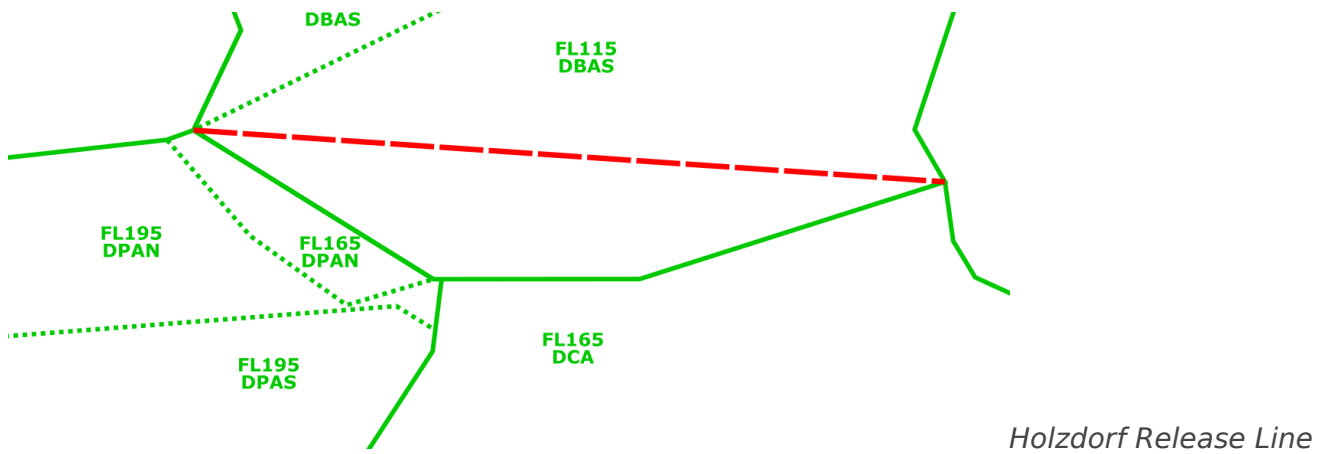


Holzdorf Release Line

Um Thüringen Low Nord (EDDP_N_APP) und Sachsen Low (EDDC_APP) bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen von anfliegenden Flugzeugen nach Leipzig/Halle nicht-genutzten Luftraum südlich im Berliner Arrival Sektor bereitzustellen, wurde die sogenannte Holzdorf Release Line im Berlin Arrival Süd eingeführt.

Diese Linie kann nur vom Berlin Arrival Süd und bei wenig bis keinem Verkehr nach Berlin aktiv geschaltet werden. Alle Flugzeuge südlich der Release Line dürfen bei Aktivierung vom Thüringen Low Nord (EDDP_N_APP) und Sachsen Low (EDDC_APP) ohne extra Freigaben von Bremen Radar (EDDB_S_APP) in den Berliner Arrival Sektor einfliegen, jedoch nur bis zu dieser Linie. Der Luftraum selbst gehört in allen Fällen trotzdem Bremen Radar.

Die Aktivierung kann nur vom Berlin Arrival Süd erfolgen. Eine Aktivierung von München Radar ist nicht zulässig. Die Aktivierung kann/soll jedoch bei Bedarf bei Bremen Radar angefragt werden.



Koordination mit anderen Stationen

Sachsen Low --> Dresden Tower

- Arrival muss Tower mitteilen, wenn von den veröffentlichten Fehlanflugverfahren abgewichen werden soll. Des Weiteren muss der Tower über Flugzeuge auf einem Visual Approach informiert werden.

Sachsen Low --> Bremen Radar/München Radar

- Arrival koordiniert Directs und Releases mit den umliegenden Center- und Approachstationen.