

EDDP - Leipzig

Airport

- [Overview](#)
- [Delivery](#)
- [Ground](#)
- [Tower](#)
- [Arrival - Thüringen Low](#)

Overview

Leipzig ATC Stations

Station	Station ID	Login	Frequency	Remark
ATIS	PX	EDDP_ATIS	123.955	
Delivery	PL	EDDP_DEL	121.680	
Ground	PG	EDDP_GND	121.805	
Tower North	PTN	EDDP_N_TWR	125.955	
Tower South	PTS	EDDP_S_TWR	121.105	
Arrival				
München Radar (Thüringen Low North)	TRN	EDDP_TRN_APP	126.065	
München Radar (Thüringen Low South)	TRS	EDDP_TRS_APP	126.175	Covering sector SAS (Sachsen Low) if not staffed
Feeder North	DPND	EDDP_ND_APP	120.840	
Feeder South	DPSD	EDDP_SD_APP	129.765	

Local agreements

The following agreements always apply:

- Aircraft are not tracked by ground stations in Euroscope
- Missed approaches "as published", deviations only in exceptional cases and after coordination

Delivery

Responsibilities

Leipzig Delivery is responsible for issuing IFR enroute clearances and startup approval. The position does not control the movement of any aircraft.

SID Assignment

- Aircraft on Aprons 2 and 4 (south of 08R/26L) usually get the southern runway
- Aircraft on Aprons 1 and 3 (north of 08R/26L) usually get the northern runway
- The aircraft types A346/B77W/B744/B748/A388 are favoured for the southern runway
- Initial Climb for all SIDs is FL070
- Pay attention to restrictions! (see Quicksheet)
- Omnidirectional departures only authorised for non-RNAV aircraft

Invalid routes (re-clearances)

If a pilot has filed an invalid route but can fly the latest SIDs, these re-routes are recommended:

- RUDAK --> PENEM Y236 RUDAK
- ODLUN --> PENEM Y233 ODLUN
- UMBAL --> PENEM Z131 UMBAL
- MAG --> PENEM Y233 ODLUN Z207 MAG

Datalink Clearance (PDC/DCL)

Leipzig/Halle Airport has a Datalink Clearance System. EDDP is to be used as the log-in code.

Ground

Leipzig Ground is responsible for all taxiing traffic on the aprons and taxiways, as well as pushbacks.

Taxiways Apron 4

The taxiways at Apron 4 (DHL Apron) are called "Blue" or "Orange" Line despite their designation. The respective bays are internally referred to as A-bay, B-bay, ... E-Bay.

Bay	Taxiway 1	Callsign	Taxiway 2	Callsign	Taxiway 3	Rufname
A-Bay	Z1.1	Z1 orange	Z1.2	Z1 blue	-	-
B-Bay	Z2.1	Z2 orange	Z2.2	Z2 blue	-	-
C-Bay	Z3.1	Z3 orange	Z3.2	Z3 blue	-	-
D-Bay	Z4.1	Z4 orange	Z4.2	Z4	Z4.3	Z4 blue
E-Bay	Z5.1	Z5 orange	Z5.2	Z5	-	-

These taxiways are usually not used on frequency. Only the instruction to taxi via V is used here for departing and arriving aircraft. Arriving aircraft are guided in the bays by Follow Me to the corresponding parking stand. Departing aircraft push to the nearest taxiway within the bay according to their wingspan.

Taxiway restrictions

- **Taxiways M und H2**
 - Max. wingspan 52 m
- **Taxiway L between Stands 101-111**
 - Max. wingspan 36 m
- **Taxiway S6**
 - Turning westbound onto taxiway T is prohibited
- **Apron 4:**
 - Taxiways: Z1.1, Z1.2, Z2.1, Z2.2, Z3.1, Z3.2, Z4.1, Z4.3, Z5.1 max. wingspan 52 m

- Simultaneous use of Z4.2 with Z4.1/Z4.3 is prohibited, the same applies to Z5.2 and Z5.1
- **Taxiway V (between S2 and Y)**
 - Max. Spannweite 65 m
- **Holding points S1-S10**
 - No taxiing behind it on taxiway T possible at the same time
- **Holding points A1, A2**
 - No traffic on both taxiways at the same time (CATI)
 - No simultaneous traffic on both taxiways if the wingspan of one aircraft is more than 52m (CATII/III), but this only applies if the second traffic is taxiing from taxiway C to A2
- **Holding points A8, A9**
 - No traffic on both taxiways at the same time if the maximum wingspan of an aircraft exceeds 52m

Gate Assignments

Apron 1

The passenger terminal and the GAT are located on apron two. All passenger and sports aircraft are parked here.

Stands	Usage
101 - 111	Airlines; aircraft that do not require a jetway
112 - 121	Mainly business jets and private aircraft
126 - 130	Airlines (Schengen); aircraft that require a jetway
132 - 136	Airlines (non-Schengen); aircraft that require a jetway
137 - 143	General Aviation (GAT)

At stands 101-111, aircraft are usually parked with their nose to the south. Thus they are taxi out stands. Aircraft with their own stairs (e.g. CRJ) are also parked at stand 130 and handled by "walkboarding"

Apron 2

Apron 2 is mainly used by cargo aircraft that do not fly in the DHL network, but in some cases also by aircraft from the DHL Group. Parking stands are available for every aircraft category.

Apron 3

There is a parking area and a hangar for aircraft of the airline Volga-Dnepr-Airlines.

The virtual airline "Leipzig Air" also has a fictional apron here. This is not available in the ground layout and is only released when explicitly requested by the pilot.

Apron 4/5

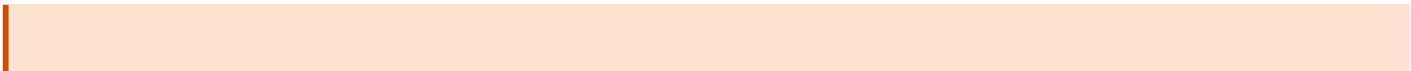
Only aircraft operating flights within the DHL network park on apron 4. There are several parking positions for each aircraft type. There are also restrictions for some parking positions due to the maximum authorised wingspan of the aircraft. All restrictions are implemented in the latest version of the Groundradar plug-in.

The following airlines mainly fly to Leipzig as part of the DHL network:

ICAO-Code	Airline	Callsign
ABR	ASL Airlines Ireland	CONTRACT
BCS	European Air Transport	POSTMAN
BOX	AeroLogic	GERMAN CARGO
CKS	Kalitta Air	CONNIE
DHA	DHL Air Austria	YELLOW TAIL
DHK	DHL Air UK	WORLD EXPRESS
DHX	DHL Middle East	DILMUN
GTI	Atlas Air	GIANT
MNB	MNG Airlines	BLACK SEA
PAC	Polar Air Cargo	POLAR
SOO	Southern Air	SOUTHERN AIR
SOP	Solinair	SOLINAIR
SRR	Star Air	WHITESTAR

High Intensity Runway Operation (HIRO)

At night (between 2200lcl and 0600lcl) all B752/A306/B763 on the southern runway are expected to vacate via S6 (RWY08L) or S4 (RWY26L). Aircraft that are parking on Apron 4/5 will vacate via S6/S4 cross T and hold short of V unless otherwise instructed by Tower (this only applies during HIRO).



Be careful when assigning intersection H5 with runway 26 in operation, as nose-to-nose conflicts can quickly develop here if an arriving aircraft vacates and a departing aircraft taxis onto the intersection. If you are unsure whether you can assign the intersection, coordinate with the tower controller as he can instruct the arriving aircraft to vacate later if necessary. The same applies during HIRO operations on taxiway V and T, as the traffic vacates, crosses T directly and holds short of V without having to contact ground, which can easily lead to cleared conflicts.

Tower

Tower positions

In Leipzig there are the following two tower positions:

Station	Station ID	Login	Frequency	Responsibilities
Tower North	PTN	EDDP_N_TWR	125.955	RWY26R/08L, Northern half of CTR
Tower South	PTS	EDDP_S_TWR	121.105	RWY26L/08R, Southern half of CTR

If both tower positions are staffed, the CTR is split in half in the middle, parallel to the runways. The north tower is responsible for the northern half of the CTR, the south tower for the southern half.

If only one tower is staffed, it also takes over the duties of the other tower and cross couples both frequencies.

Departing traffic

Leipzig Tower receives all departing aircraft at the holding point. Once they are airborne they have to be handed over manually to the corresponding departure frequency (PENEM, ORTAG: 126.065; NEVKO, GOLAT, DRN: 126.175).

There is an exception for parallel departures (lateral distance less than 3 NM), where the handover only takes place as soon as one of the departures turns away from the extended centerline.

Arriving traffic

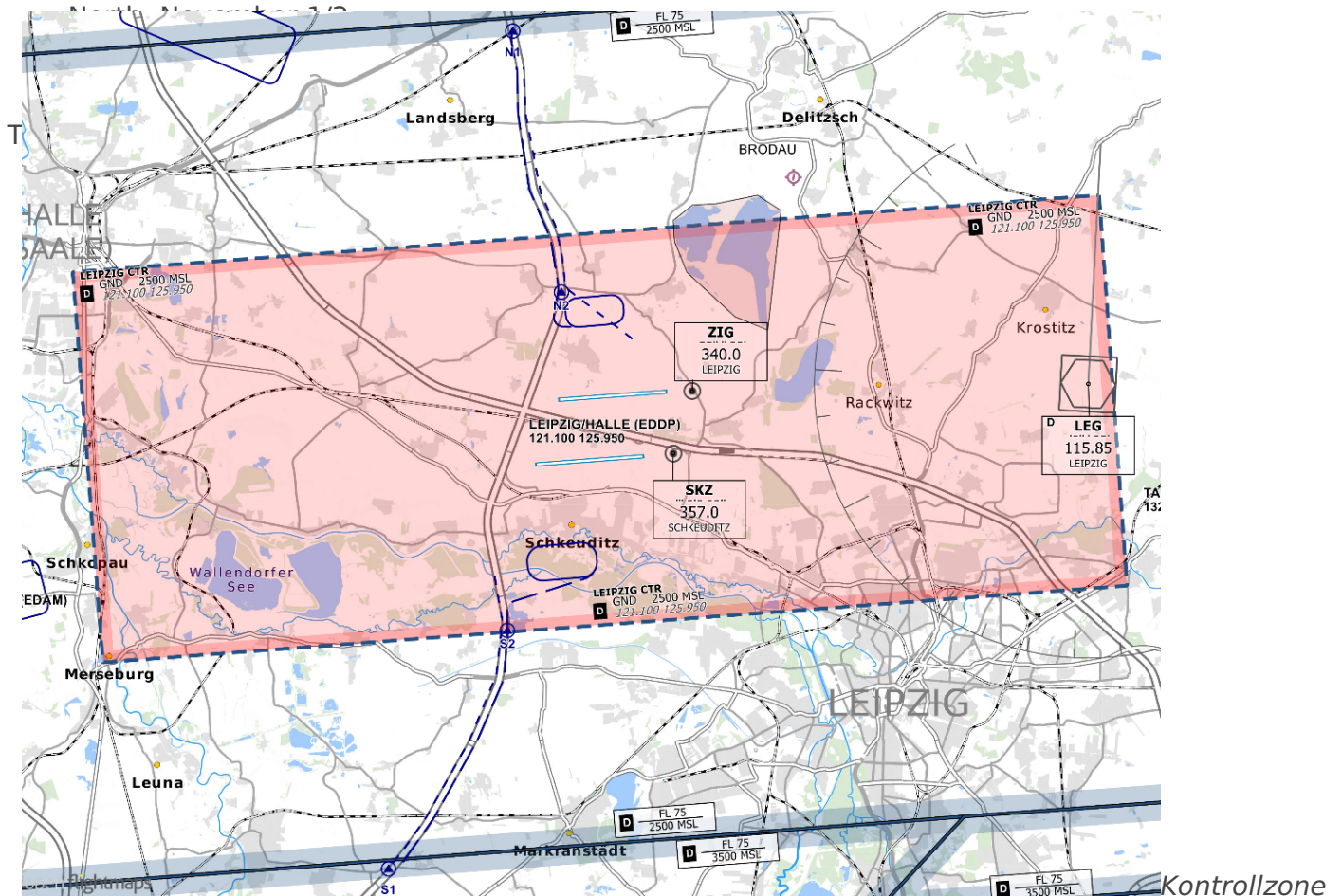
Leipzig Tower receives all arriving aircraft one of the published approach procedures unless otherwise coordinated (e.g. visual approach). When the aircraft vacates the runway, they must be handed over to the ground controller.

Preferred operating direction

The preferred operating direction at Leipzig/Halle is the 26 direction up to a tailwind component of 5 knots.

Control zone

The Leipzig control zone extends roughly between the cities of Halle and Leipzig. The vertical limit of the CTR is 2500ft MSL. Entry and exit into the control zone is via the mandatory reporting points:



Leipzig - © openflightmaps.org

Arriving traffic

Leipzig is one of the airports at which the DFS approved the use of the RECAT-EU procedures. The use of them is only allowed for the category "Lower Heavy/Lower Heavy" and the aircraft types A300, B757 and B767. According to the procedure 2 of the above aircraft types only have to be separated 3NM unless another method of separation (e.g. radar separation) requires more.

Modes of Operation

Leipzig is authorised for the use of the following types of separation between aircraft on different finals:

Independent parallel approaches:

When using independent parallel approaches both finals are completely independent.

To use parallel independent approaches, the following criteria must be met:

- Both Tower and Director positions must be staffed
- All aircraft involved must use precision approaches (the only precision approach that is available in Leipzig is the ILS approach)
- If an aircraft deviates from the final approach path, it and any other aircraft on the adjacent approach that is closer than 3NM from the deviating aircraft must be turned away from the final approach path immediately even if they are below the MVA!

Dependent parallel approaches:

When using dependent parallel approaches 2 aircraft on different finals must be separated at least 1,5NM. If the separation becomes less than 1,5NM it counts as a loss of separation which has to be resolved immediately.

To use parallel dependent approaches, the following criteria must be met:

- At least one Director position must be staffed
- All aircraft involved must use precision approaches (the only precision approach that is available in Leipzig is the ILS approach)
- If an aircraft deviates from the final approach path, it and any other aircraft on the adjacent approach that is closer than 3NM from the deviating aircraft must be turned away from the final approach path immediately even if they are below the MVA!

Staggered approaches:

When using staggered approaches all aircraft under IFR on any approach have to be separated at least 3NM to any other aircraft under IFR on the adjacent approach

Segregated parallel operations:

When using segregated parallel operations one runway is used exclusively for arrivals and the other one exclusively for departures. This mode of operation decreases the amount of traffic that can be handled and thus might seem unnecessary. If it is used during LVP it actually makes sense and increases the amount of traffic that can be handled.

The criteria mentioned above are only those that are important for the tower, but there are several other criteria that are necessary for independent parallel approaches!

Director/Approach decide which mode of separation they are using and always have to inform Tower.

In real life, only staggered approaches are used at the moment.

High Intensity Runway Operations (HIRO)

Due to the higher traffic volume at night, pilots are expected to vacate the runway between 2200lcl and 0600lcl via the following high-speed taxiways:

Aircraft type	Runway 08R	Runway 26L
B752 / A306 / B763 ALL MEDIUM (Jet and Prop)	S6 (2550m/7382ft)	S4 (1850m/6070ft)

Aircraft parked at Apron 4/5 cross taxiway T and hold short of V.

Low Visibility Procedures (LVP)

In Leipzig, the ILS is authorised for all runways up to CATIIlb.

During low-visibility operations, single-use of runway OPS is used; individual approaches may deviate from this.

To broadcast the information via ATIS that LVP are active, the ATIS maker URL is supplemented by &lvp, which appears in the ATIS:

“ LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION CAT II AND III AVAILABLE

Departing traffic

Parallel departures

To use parallel departures the following criteria must be met:

- All aircraft are flying a published departure procedure
- It must be ensured that the departure routes do not cross!
- Leipzig Tower must ensure that all involved aircraft do not turn before the published turns in the departure procedure. If one aircraft deviates from the extended centerline before the published turn, it and all other aircraft, that are closer than 3NM have to be turned away from the extended centerline immediately!

- Both aircraft are handed over to the departure frequency once one of them turns away from the extended centerline as published in the departure procedure.

It is possible that aircraft with a good climb performance reach their initial climb (FL70) before one of them turns away from the extended centerline. To prevent an aircraft from levelling out, you can request a higher level from the responsible approach controller.

S_TWR always needs a release from N_TWR for departures to the north (ORTAG, PENEM)

N_TWR always needs a release from S_TWR for departures to the south (NEVKO, GOLAT, DRN)

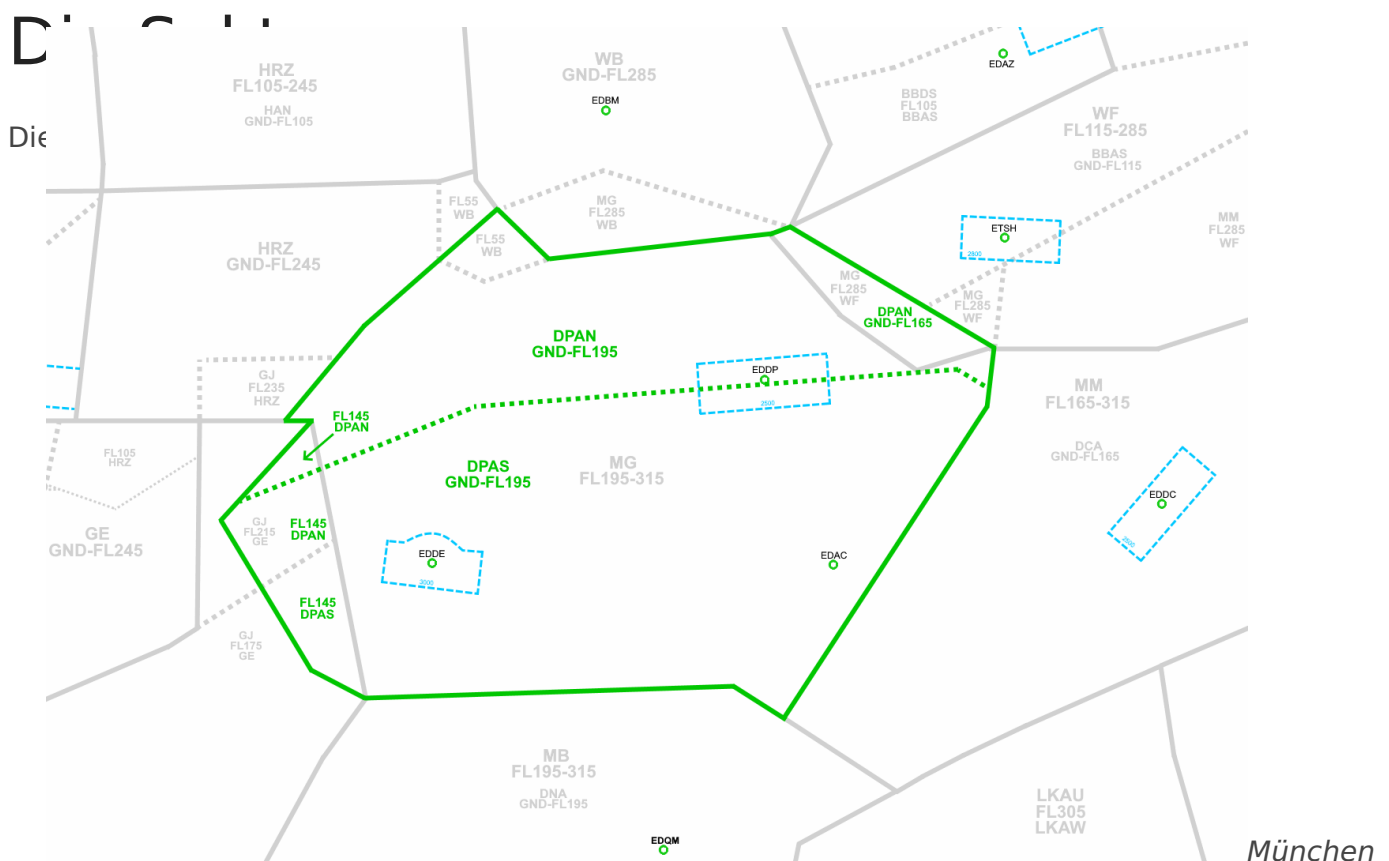
Scenery problems

In the flight simulators, there are sometimes differences in the various sceneries compared to the Euroscope ground layout. The biggest problem here is the old southern runway, which is still present in the FSX default scenery. It runs parallel to taxiway N between H1 and H5. Furthermore, the old southern runway minimally intersects the new runway. In such cases, you should assign the north runway to the pilots, as this is displayed correctly in all simulators.

Arrival - Thüringen Low

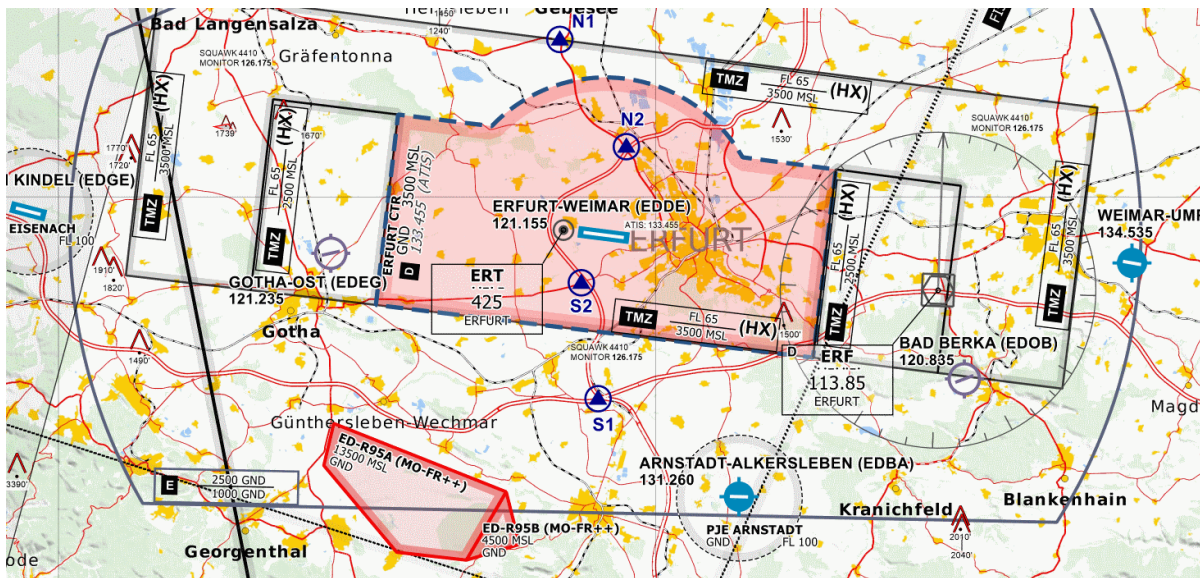
München Radar (EDDP_TRS_APP) ist für alle An- und Abflüge von/nach **Leipzig/Halle (EDDP)** und **Erfurt-Weimar (EDDE)** zuständig. Zudem betreut er zusätzlich als primäre Station für **Sachsen Low** alle Flugbewegungen von und nach **Dresden (EDDC)**. Es ist Voraussetzung, dass alle SOPs der Flugplätze gelesen und verstanden werden, da für diese auch Top-Down-Service angeboten werden muss. Des Weiteren befindet sich der Flugplatz **Leipzig-Altendorf (EDAC)** im Sektor, welcher über IFR-Prozeduren verfügt und somit auch eine RMZ besitzt.

Es ist möglich die Station des Leipzig Arrivals in zwei weitere Stationen zu teilen. Dabei wird als Erstes der südliche Arrival (EDDP_TRS_APP), dann der Director (EDDP_SD_APP) und als Letztes der nördliche Arrival (EDDP_TRN_APP) besetzt. Wichtig zu wissen ist, dass der Leipzig Director selbst keinen eigenen Sektor besitzt und nur Flugzeuge auf dem Downwind für den Aufbau einer finalen Staffeln bekommt.



Radar Sektoren Thüringen Low Süd und Nord

Im Gegensatz zu Leipzig/Halle besitzt der Flughafen Erfurt-Weimar keinen Luftraum Delta oder Charlie. Aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens verfügt Erfurt-Weimar über einen TMZ(HX) Bereich, welcher nur für einzelne IFR-Flugzeuge aktiv geschaltet wird. Hier ist der einzudrehende Squawk 4410.



TMZ um Erfurt

Abfliegender Verkehr

Leipzig/Halle

Da parallele Abflüge in Leipzig möglich sind, übergibt der Tower Flugzeuge erst, nachdem das erste Flugzeuge vom Pistenkurs abdreht. Der Initial-Climb auf allen SIDs beträgt FL070. Der Verlauf der Abflugrouten bestimmt, welcher Arrivalsektor welche Departures bekommt:

Thüringen Low Nord (EDDP_N_APP)	Thüringen Low Süd (EDDP_S_APP)
ORTAG, ODLUN, MAG, UMBAL, RUDAK	NEVKO, GOLAT, DRN

Des Weiteren muss sichergestellt werden, dass Departures und Arrivals ausreichend separiert sind, da sich ihre Wege kreuzen (s. Abschnitt Arrivalroutes). Die Geschwindigkeitsbegrenzung für Airspace D (250 kts) darf nicht aufgehoben werden, abfliegende Luftfahrzeuge sind stets im geschützten Luftraum zu führen (TMZ oder Airspace C/D).

Abfliegende Flugzeuge dürfen immer zum letzten Wegpunkt der SID freigegeben werden. Abflüge über GOLAT dürfen bis ALOSO und über NEVKO bis BAMKI freigegeben werden. Hierbei ist besonders im Sachsen Low auf potentielle Konflikte zu achten.

Erfurt-Weimar

Abflüge aus Erfurt müssen vor dem Start individuell mit dem Tower koordiniert werden. Grund hierfür ist die geringe Distanz zu den Sektorgrenzen von EDGG_HEF_CTR und EDDN_FRK_APP.

Übergaben

Thüringen Low übergibt startende Flugzeuge aus **Leipzig** wie folgt:

Sektor	Wegpunkte	Übergabehöhen
Gera (EDMM_GER_CTR)	NEVKO, GOLAT	FL190
Halle (EDMM_HAL_CTR)	ORTAG	FL190
Sachsen Low (EDDC__SASAPP)	DRN	FL150
Börde (EDWW_B_CTR)	ODLUN, MAG, UMBAL	FL120
Fläming (EDWW_F_CTR)	RUDAK	FL130

Sektor Gera und Sektor Meissen covern sich gegenseitig, falls einer dieser Sektoren nicht online ist.

Thüringen Low übergibt startende Flugzeuge aus **Erfurt** wie folgt:

Sektor	Wegpunkte	Übergabehöhen
Kitzingen (EDGG_KTG_CTR)	ERSIL	FL140
Franken Low (EDDN_FRK_APP)	BAMKI, TABAT	FL160
Harz (EDWW_R_CTR)	KUMER	FL180
Harz (EDWW_R_CTR)	BIRKA	FL200 (released von Halle)

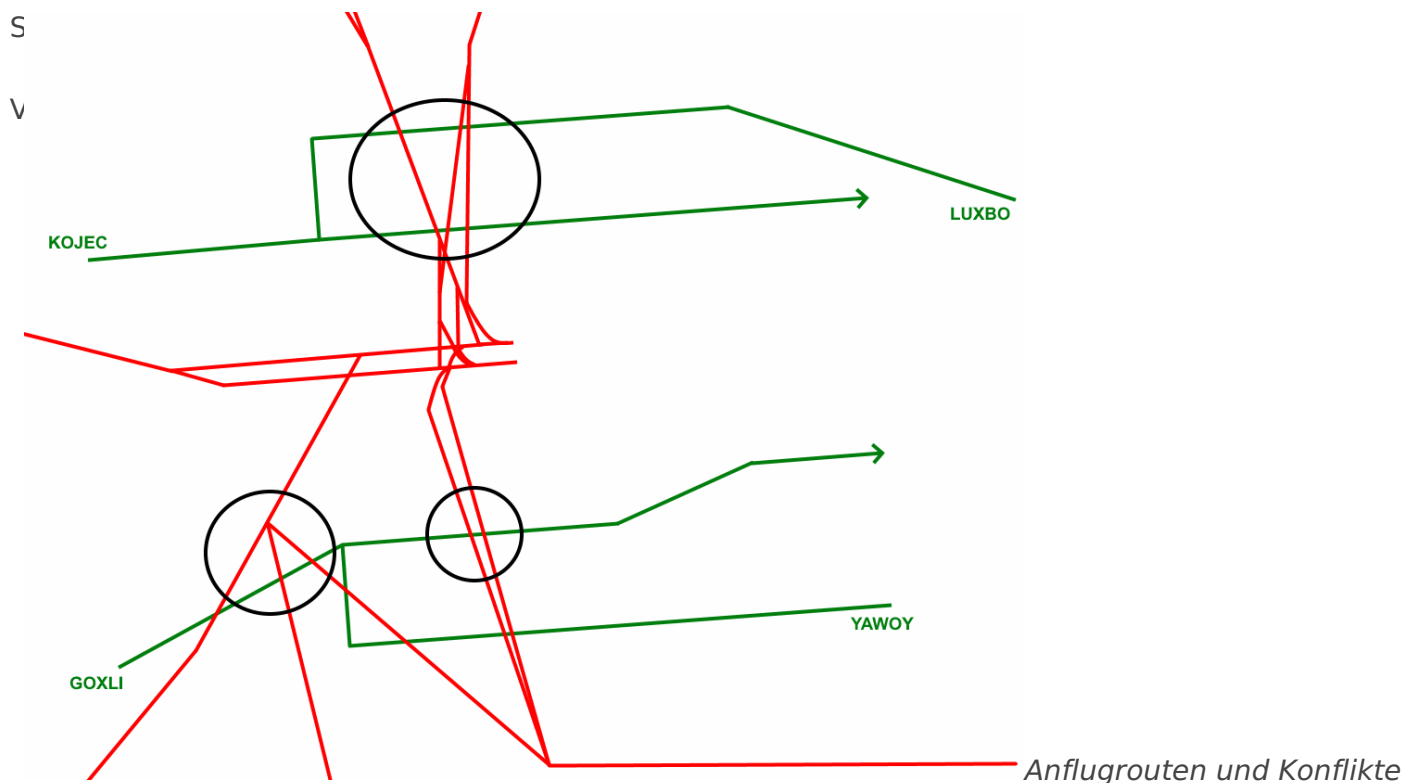
Ankommender Verkehr

Ankommender Verkehr kommt über die Arrival Fixes KOJEC, LUXBO, GOXLI und YAWOY. Wichtig hierbei ist zu wissen, dass Flugzeuge über ADMOS und BERDI nach KOJEC direkt vom Bremen Sektor Harz (EDWW_R_CTR) kommen. Flugzeuge aus MAG nach KOJEC kommen direkt vom Sektor Börde (EDWW_B_CTR). Gleiches gilt für Flugzeuge über LUXBO und YAWOY, welche direkt vom Meissen (EDMM_M_CTR) übergeben werden. Des weiteren gibt es Arrivalroutes über GOT, welche für Non-RNAV Flugzeuge geeignet sind. Hier empfiehlt es sich, Flugzeuge eher auf Headings zu nehmen, da die GOT-Arrivals den Airport genau kreuzen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung für Airspace D (250 kts) darf nicht aufgehoben werden, anfliegende Luftfahrzeuge sind stets im geschützten Luftraum zu führen (TMZ oder Airspace C/D).

Anflugrouten

Ankommender Verkehr über KOJEC und GOXLI wird **nicht** vom Center auf die jeweilige STAR freigegeben. Diese Aufgabe übernimmt die jeweilige Arrivalstation. Ankommende Flugzeuge über YAWOY und LUXBO werden bereits vom Sachsen Low (EDDC_APP) für eine STAR freigegeben. Für

eine bessere Planung sollen Flugzeuge FL110 bei KOJEC, LUXBO, GOXLI und YAWOY erwarten. Wichtig ist außerdem der Verlauf der Arrivalroutes, da diese im Konflikt mit Departureroutes nach S



bei 26 Betrieb

Wie man sieht, kreuzen sich STARs und SIDs in den meisten Fällen. Deshalb ist sicherzustellen, dass die Separation zwischen abfliegenden und anfliegenden Verkehr zu jeder Zeit sichergestellt wird. Folgende Höhen auf den STARs werden empfohlen:

Position	Flughöhe
Anfangspunkt der STAR	FL110
Upwind	FL100
Downwind bis Höhe Airport	FL080
Downwind ab Höhe Airport	5000ft

Von diesen Höhen kann auch abgewichen werden, jedoch ist es wichtig, keine Flugzeuge unter FL080 freizugeben, bevor der Konfliktpunkt zwischen SID und STAR vorüber ist. Grund hierfür ist der Initial-Climb von FL070 auf allen Abflugrouten.

Directs auf die jeweilige STAR erfolgen zu den Wegpunkten DP424 sowie DP465.

Nachdem die Flugzeuge den letzten Wegpunkt der STAR abgeflogen haben, wird vom Piloten erwartet den Downwind Track beizubehalten. Hierbei muss speziell bei 26-Betrieb auf die MVA sowie die Grenze zum Berlin Arrival geachtet werden. Ein Einflug in diesen Sektor ohne

Koordination ist nicht zulässig. Aufgabe der Arrivallotsen ist es, den Downwind so kurz wie möglich zu gestalten. Real wird das Auslastung beider Pisten in Peakzeiten sichergestellt

Transitions

Der Flughafen Leipzig/Halle verfügt über CDA Transitions (Continuous Descent Approach), welche von den Wegpunkten MAXEB, UPLEG und LIPVO verfügbar sind. Diese Transitions dürfen nur zwischen 22:00 und 06:00 lokal verwendet werden. Die Verwendung ist jedoch eher selten.

Anflugarten

Am Flughafen Leipzig/Halle gibt es drei veröffentlichte Anflugarten auf allen Pisten. Leipzig verfügt über ILS, LOC und RNP Approaches. Sofern ein Visual Approach freigegeben werden muss, ist der Approachlotse dazu verpflichtet, den Towerlotsen darüber zu informieren.

Nachts soll der Endanflug aus Lärmschutzgründen mindestens 11 nm betragen (26: DP447/DP437, 08: DP442/DP432)

Betriebsmodus

In Leipzig sind Independent Parallel Approaches zugelassen. Der primäre Betriebsmodus ist jedoch Staggered. Jeder Lotsen muss sich vorher mit den Bedingungen vom jeweiligen Betriebsmodus vertraut machen. Weitere Informationen sind [hier](#) verfügbar. Wichtig ist, dass trotz allen Bedingungen für IPA oder Staggered die MVA jederzeit beachtet werden muss!

Seit dem 26.01.2023 ist eine diagonale Staffelung von 1,5 NM bei dependent parallel approaches möglich.

Pistenzuweisungen

- Flugzeuge auf der KOJEC, LUXBO Arrival erwarten die Nordpiste
- Flugzeuge auf der GOXLI, YAWOY Arrival erwarten die Südpiste
- Flugzeuge mit Abstellplatz auf den Aprons 1 und 3 erwarten die Nordpiste
- Sofern die Verkehrslage es zulässt, landen Cargoflugzeuge auf der Südpiste
- Die Flugzeugtypen A346/B77W/B744/B748/A388 sollten die Südpiste bekommen

Von diesen Vorgaben kann je nach Verkehrslage auch abgewichen werden. Der Director bestimmt jedoch in allen Fällen die zu erwartende Piste des Luftfahrzeuges. Während Hightraffic-Situations ist es empfehlenswert, mehr Flugzeuge auf die Nordpiste zu schicken, da die Südpiste aufgrund des Cargoverkehrs stark mit Departures belastet ist.

Übergaben zum Director

Die Übergabe zum Director erfolgt normalerweise auf Speed 220kts. Sofern die Verkehrslage es zulässt oder erfordert, dürfen Flugzeuge auch mit einer höheren oder niedrigeren Geschwindigkeit übergeben werden.

Verkehr auf dem Downwind wird im Normalfall folgendermaßen übergeben:

Downwind	RWY 08	RWY 26
Nord	5000ft	4000ft
Süd	4000ft	5000ft

Es können auch individuell direkte Anflüge mit dem Feeder koordiniert werden.

Two Feeder Operations

Bei zwei Feedern sind folgende Verfahren notwendig:

- Independent Parallel Approaches **müssen** verwendet werden
- Der Nordfeeder (F_APP) bekommt Flugzeuge für die Nordpiste
- Der Südfeeder (U_APP) bekommt Flugzeuge für die Südpiste
- Der Pickup bestimmt die Piste und übergibt Flugzeuge zum entsprechenden Feeder

Anwendung von RECAT-EU Verfahren

Nach neuen, von Eurocontrol aufgestellten Wirbelschleppen-Mindeststaffelungswerten, wurden die bekannten, von der ICAO aufgestellten Kategorien (Light, Medium, Heavy, Super) in neue Unterkategorien geteilt und damit die Möglichkeit geboten, Flugzeuge bestimmter Kategorien noch enger zu staffeln. Die DFS hat sich dazu entschieden, das Verfahren unter Anderem am Flughafen Leipzig/Halle, allerdings nur in der Kategorie "Lower Heavy/Lower Heavy" und den Flugzeugtypen A300, B757 und B767 anzuwenden. Demnach können zwei aufeinanderfolgende Flugzeuge des oben genannten Typs auf 3 Meilen, und müssen nicht wie nach ICAO-Richtlinien, auf 4 Meilen, gestaffelt werden.

Piloten haben die Möglichkeit der reduzierten Wirbelschleppen-Staffelungswerte zu widersprechen, müssen dies aber rechtzeitig melden.

Erfurt-Weimar

Der Flughafen Erfurt-Weimar (EDDE) verfügt über viele verschiedene Anflugarten auf beiden Pisten. Transitions gibt es seit dem AIRAC2109 hier nicht. Flugzeuge werden entweder über Headings oder die STAR geführt. Die Freigabe für die STAR erfolgt immer vom Thüringen Low Süd. Hier muss besonders auf das Zusammenführen des Verkehrs auf dem Downwind und Base geschaut werden. Außerdem ist auf VFR Verkehr zu achten, da der Bereich der Erfurt TMZ sehr klein ist und nicht jeder Pilot über die Aktivität dieses Luftraums Bescheid weiß. Des Weiteren spielt die MVA in Erfurt eine nicht ganz unbedeutende Rolle. Sobald Low Visibility Operations verwendet werden müssen, ist die Anflugrichtung 09 nicht mehr benutzbar. Hier ist nur das ILS auf der 27 bis CAT IIb

zugelassen.

Durchflüge

Der Sektor Thüringen Low ist zudem wegen seiner vertikalen Grenze von FL195 auch für einige Durchflüge zuständig.

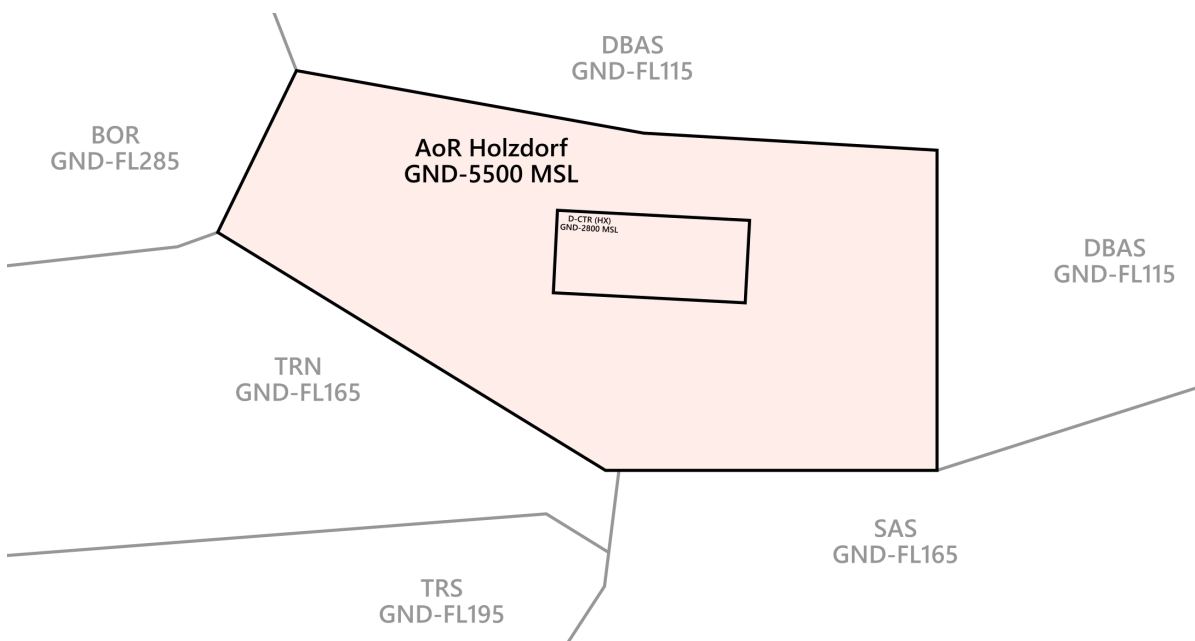
Auszug aus den LoAs bzw. Sectorfile.

Weitere Infos sind in den internen LoAs zu finden.

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.



Release Areas

TORGAU Area

- GND - FL105 (Wenn Holzdorf AoR aktiv: 5500 MSL - FL105)
- Delegation von DBAS an TRN/S
- Nur EDDP Inbound RWY 26

Aktivierung nur auf Nachfrage von TRN/S durch DBAS möglich

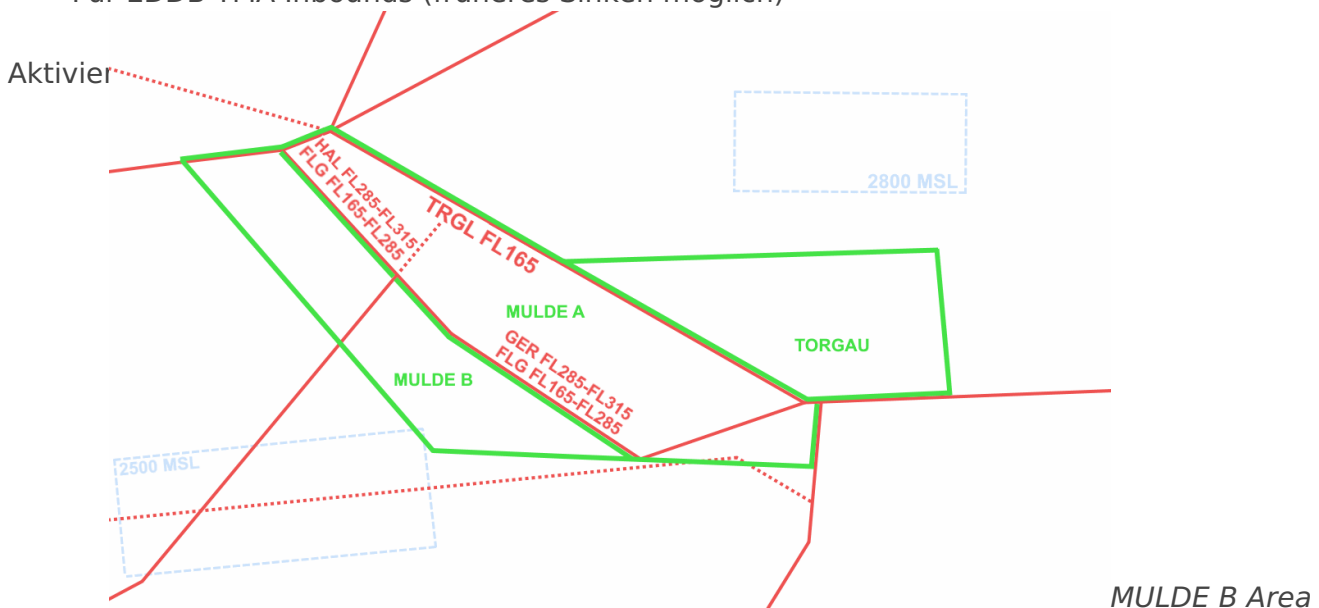
MULDE A Area

- FL135 - FL165/FL195
- Delegation von TRN/S an ACC Sector FLG
- Für EDDB TMA Inbounds (früheres Sinken möglich)

Aktivierung nur auf Nachfrage von ACC Sector FLG durch TRN/S möglich

MULDE B Area

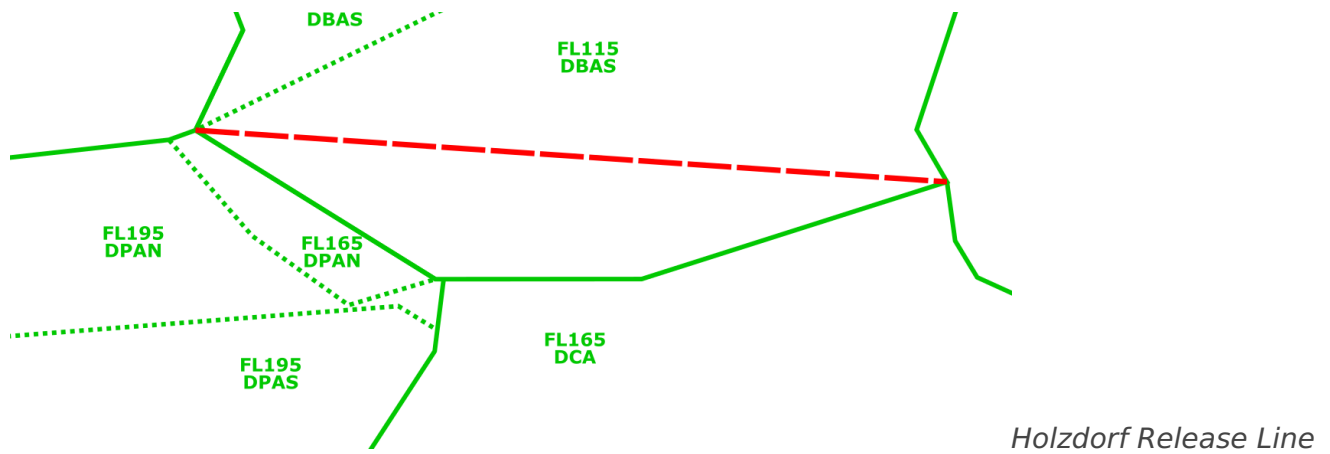
- FL165 - FL195
- Delegation von TRN/S an ACC Sector FLG
- Für EDDB TMA Inbounds (früheres Sinken möglich)



Holzdorf Release Line

- Für EDDP/EDDC Inbound Verkehr
- Reduzierung der Koordination / Abgabe des südlichen Sektorbereiches des DBAS
- Flugezue dürfen ohne Koordination von EDMM in den DBAS freigegeben werden

Aktivierung nur auf Nachfrage von EDMM durch DBAS möglich.



Koordination mit anderen Stationen

Thüringen Low --> Director

- Arrival koordiniert die beabsichtigte Anflugreihenfolge mit Director und beide treffen gemeinsam eine sinnvolle Entscheidung.

Thüringen Low --> Leipzig 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.

Thüringen Low --> Bremen Radar/München Radar

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