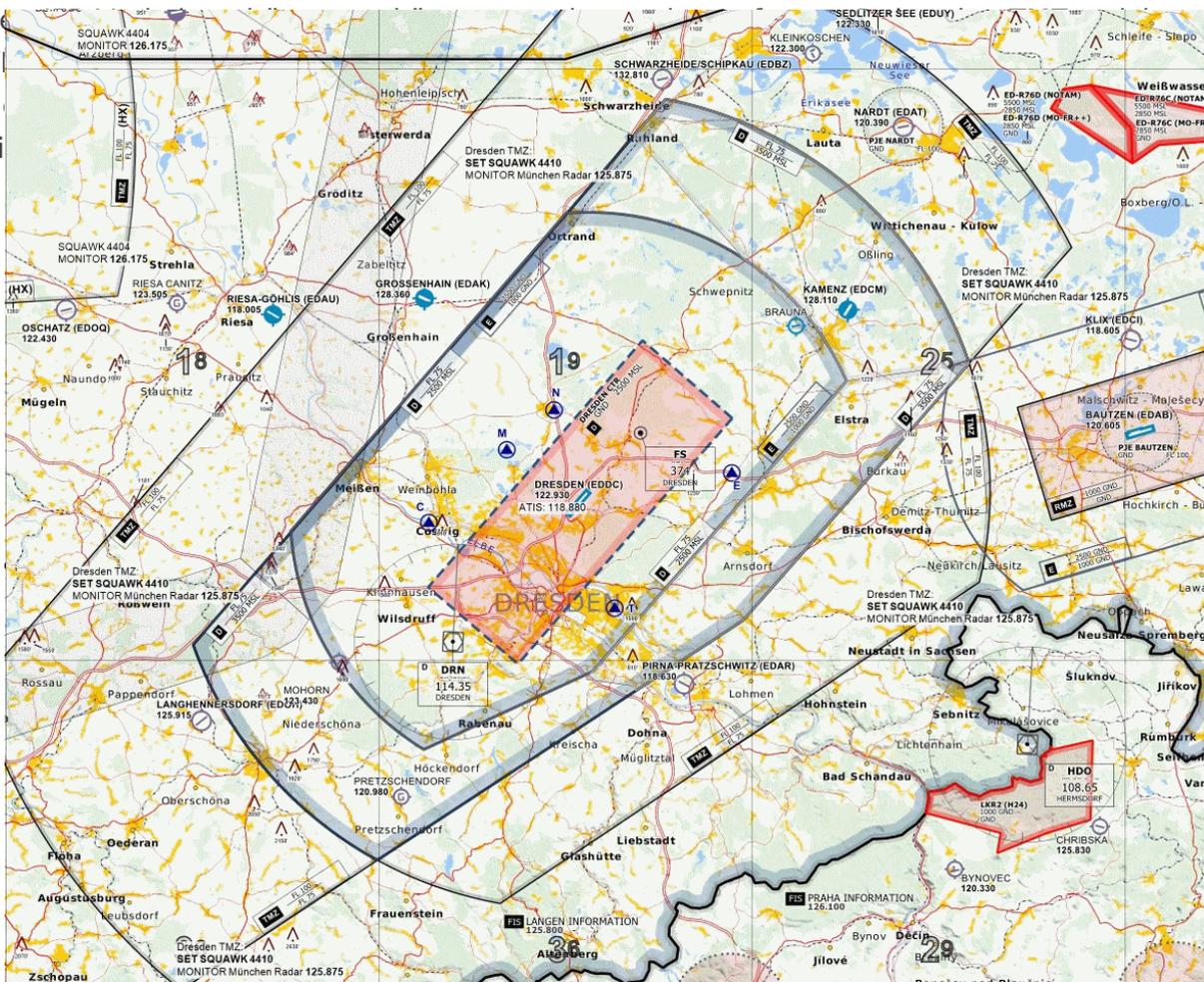


Echo befindet, damit VFR Verkehr in hohen Flughöhen den Flughafen passieren kann. Um trotzdem

de
V
H
Li
Somit muss
h diesen
ieren.



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.

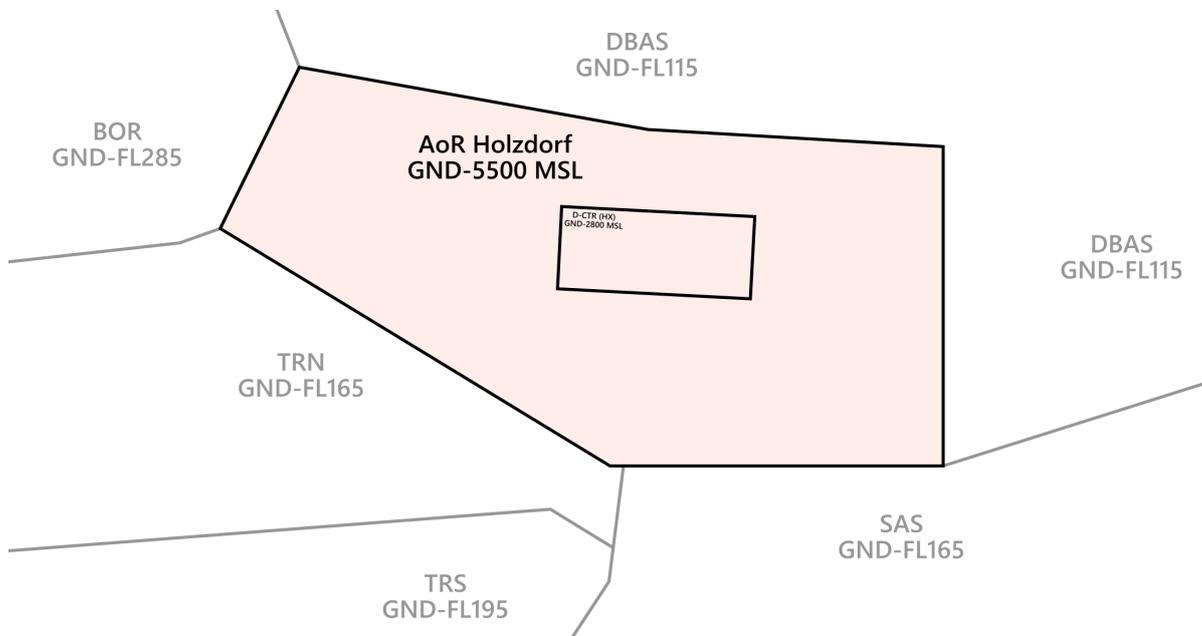
Auszug aus den LoAs.

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.

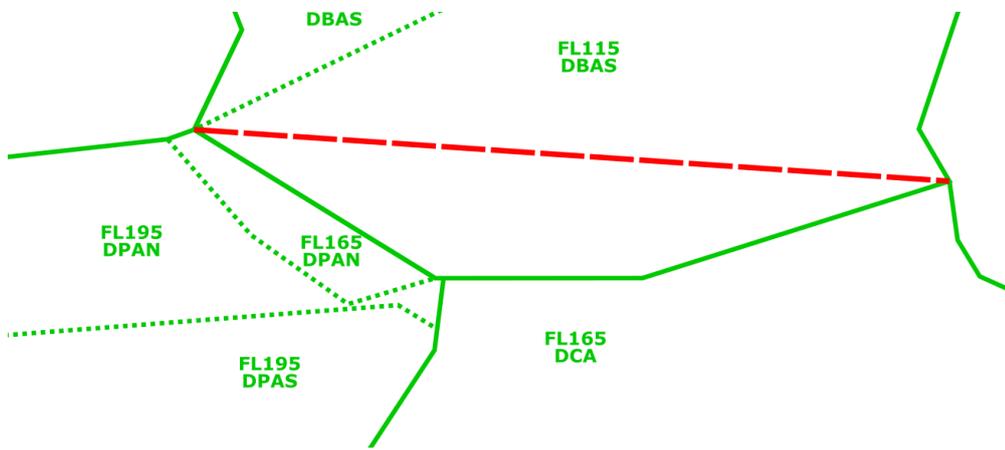


Holzdorf Release Line

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.

Revision #4

Created 10 September 2022 16:25:35

Updated 9 October 2023 13:54:42 by 1395737