

13. High Intensity Runway Operations (HIRO) in der Nachtzeit

13.1 Auf allen Start- und Landebahnen sind die Belegzeiten auf ein Minimum zu reduzieren, um die höchstmögliche Anzahl an Starts und Landungen pro Stunde zu ermöglichen.

13.2 Die Anwendung von HIRO findet auf dem Flughafen Leipzig/Halle in der Nachtzeit 2100 (2000) – 0500 (0400) auf der Landebahn 08R / 26L statt.

13.3 Sofern es die Landebahnverhältnisse erlauben, sind vorrangig nachfolgende Rollwege zu nutzen:

Luftfahrzeugmuster	RWY 08R	RWY 26L
B752 / A306 / B763	S6	S4
DISTANCE TO TURN OFF*	2250 m	1850 m

* Entfernung von der Schwelle der entsprechenden Start- und Landebahn zum Abrollweg.

Für Luftfahrzeuge mit Standplätzen auf Apron 4 und 5 gilt:

Sofern keine gesonderte Anweisung vom Tower erfolgt, ist der TWY T zu kreuzen und vor TWY V zu halten.

Luftfahrzeugmuster	RWY 08R	RWY 26L
WTC MEDIUM (JET/PROP)	S6	S4
DISTANCE TO TURN OFF*	2250 m	1850 m

* Entfernung von der Schwelle der entsprechenden Start- und Landebahn zum Abrollweg.

Anmerkung: Frühere Rollwege können auf Nachfrage durch die Luftfahrzeugbesatzung geplant werden.

13.4 Es wird empfohlen, den zu erwartenden Rollweg während der Anflugbesprechung durch die Luftfahrzeugbesatzung zu benennen.

14. Transponder-Betriebsverfahren

Der Flughafen Leipzig/Halle verfügt über ein erweitertes Bodenverkehrsleitsystem (A-SMGCS) mit Multilateration (MLAT) inklusive ADS-B.

Mode-S-Transponderbetrieb während sich das Luftfahrzeug am Boden befindet:

Wenn das Luftfahrzeug in der Lage ist, die Luftfahrzeugkennung zu senden (d.h. call sign used in flight), sollte die Luftfahrzeugkennung z.B. über das FMS oder das Bedienfeld des Transponders eingegeben werden, bevor der Transponder eingeschaltet wird. Die Besatzung des Luftfahrzeugs verwendet zur Eingabe der Luftfahrzeugkennung das in Punkt 7 des ICAO-Flugplans festgelegte Format. Der zugewiesene Mode-A-Code ist entsprechend einzustellen und der Transponder einzuschalten: ab der Anforderung zum Zurückstoßen oder Rollen oder dem Verlassen der Parkposition, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen mit Bugradschalter stellen den Transponder auf "ON" (XPDR).

Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen ohne Bugradschalter müssen den Transponder auf Ground (GND) schalten und erst beim Aufrollen auf die Piste auf ALT schalten.

Nach der Landung:

Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen ohne Bugradschalter müssen den Transponder bei Verlassen der Piste auf Ground (GND) schalten.

Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen mit Bugradschalter belassen den Transponder bei Verlassen der Piste auf "ON" (XPDR).

Sobald das Luftfahrzeug seine endgültige Parkposition erreicht hat, ist der Transponder auszuschalten.

Vor dem Einfahren/Rollen in Hallen bzw. Hangars ist der Transponder auszuschalten. Transponderbetrieb in Hallen bzw. Hangars ist nur nach Absprache mit der Flugsicherung gestattet.

Um sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit der auf SSR-Frequenzen basierenden Systeme (einschließlich bordgestützter TCAS-Geräte und SSR-Radargeräten) nicht gefährdet ist, sollte TCAS erst eingestellt werden, wenn sich das Luftfahrzeug dem Rollhalt der Startpiste nähert. Nach der Landung ist es nach Verlassen der Start- und Landebahn auszuschalten.

13. High intensity runway operations (HIRO) at night

13.1 To achieve the highest possible number of take-offs and landings per hour, runway occupancy times shall be reduced to a minimum.

13.2 HIRO procedures are applied on runway 08R/26L at Leipzig/Halle Airport at night between 2100 (2000) and 0500 (0400).

13.3 Whenever runway conditions permit, the following taxiways shall primarily be used:

Aircraft type	RWY 08R	RWY 26L
B752 / A306 / B763	S6	S4
DISTANCE TO TURN OFF*	2250 m	1850 m

* Distance between the runway threshold and the turn-off taxiway.

The following applies to aircraft parked on aprons 4 and 5:

Unless instructed otherwise by the tower, these aircraft shall cross TWY T and hold short of TWY V.

Aircraft type	RWY 08R	RWY 26L
WTC MEDIUM (JET/PROP)	S6	S4
DISTANCE TO TURN OFF*	2250 m	1850 m

* Distance between the runway threshold and the turn-off taxiway.

Remark: Earlier turn-offs may be available at the request of the flight crew.

13.4 It is advisable for the flight crew to name the expected turn-off taxiway during the approach briefing.

14. Transponder operating procedures

Leipzig/Halle Airport has an Advanced Surface Movement Guidance and Control System(A-SMGCS) with multilateration (MLAT), including ADS-B.

Operation of Mode S transponders when the aircraft is on the ground:

When the aircraft is capable of transmitting its aircraft identification (i.e. the call sign used in flight), the aircraft identification should be entered, for example, through the FMS or the transponder control panel before the transponder is switched on. To enter the aircraft identification, the aircraft crew shall use the format defined in Item 7 of the ICAO flight plan. The assigned Mode A code shall be selected accordingly, and the transponder shall be switched on; from the request for push-back or taxi, or when leaving the aircraft stand, whichever is earlier.

Pilots of aircraft with a nose wheel switch shall set the transponder to ON (XPDR).

Pilots of aircraft without a nose wheel switch shall set the transponder to ground (GND) and only set it to ALT when entering the runway.

After landing:

Pilots of aircraft without a nose wheel switch shall set the transponder to ground (GND) when leaving the runway.

Pilots of aircraft with a nose wheel switch shall leave the transponder ON (XPDR) when leaving the runway.

When the aircraft is fully parked on stand, the transponder shall be switched off.

Before entering/taxiing into hangars, the transponder shall be switched off. The operation of transponders in hangars is only permitted after consultation with air traffic control.

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should only be activated when the aircraft is approaching the holding position of the take-off runway. After landing, it shall be deactivated after vacating the runway.

EDDP AD 2.21 Noise abatement procedures

NIL