

9. Intersection Take-off

Aus Lärmschutzgründen werden Piloten von Propellerflugzeugen und Flugzeugen mit Turbinenpropellerantrieb über 2000 kg Höchstabflugmasse (MTOM) durch die Rollkontrolle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bei Abflügen von RWY 27 grundsätzlich über die Kreuzung E anstelle der Kreuzung F freigegeben. Sollte aus Flugsicherheitsgründen ein Start von Kreuzung F erforderlich sein, ist eine Freigabe hierfür zusammen mit der Rollanweisung zu beantragen.

10. Startbahn 23

Die Startbahn 23 steht Luftfahrzeugen bis 5.700 kg MTOM für Starts nach VFR am Tage zur Verfügung. Luftfahrzeuge bis 5.700 kg MTOM werden durch die Rollkontrolle grundsätzlich (entsprechende Windverhältnisse vorausgesetzt) über die Kreuzung D zur Startbahn 23 freigegeben. Abflüge von Startbahn 27 und/oder über NOVEMBER sind ggf. mit der Rollanweisung zu erbitten.

11. Alle IFR-Übungsanflüge bedürfen der vorherigen Abstimmung mit Bremen ACC (Tel.: +49 421 5372 141). Grundsätzlich ist diese Abstimmung unter Angabe des Programms am Ereignistag ab 0500 (0400) spätestens 2 Stunden, jedoch nicht früher als 4 Stunden vor Beginn dieser Übungsanflüge vorzunehmen. Lizenzprüfflüge können auch außerhalb der vorgenannten Zeiten abgestimmt werden.

Diese Abstimmung entbindet nicht von der Beachtung möglicher Regelungen aufgrund von Fluglärmschutzauflagen für den Flughafen Bremen.

Hinweis: Aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation kann es trotz erfolgter Abstimmung zu teilweisen oder ganzen Ablehnung des Trainingsprogramms kommen.

12. Abweichungen von EASA-Regularien

12.1 Abweichungen bei Start- und Landebahnen (RWY)

12.1.1 Start- und Landebahnen (RWY) Randbefeuerung

Jeweils in Startrichtung der Betriebsrichtungen 09 und 27 blickend, sind die letzten 600 m der Randbefeuerung der vorhandenen 2040 m (Normalbetrieb) und die letzten 900 m der Randbefeuerung der vorhandenen 2334 m bzw. 2340 m (Spezialbetrieb) gelb kodiert.

12.2 Abweichungen bei Informationsschildern

12.2.1 Informationsschild auf TWY L

Das betroffene Informationsschild wird für den Rollverkehr auf TXL L, TWY L und TWY A relevant. Es wird 30 m vor der Kreuzung TWY L mit TWY A positioniert und folgendermaßen ausgelegt:

Das Schild enthält die Informationen über die Lage des anschließenden TWY A und der anschließenden TXL N, S und R. Außerdem beinhaltet das Schild die Information über die aktuelle Position des Luftfahrzeugs (TWY L). Das Schild ist unbeleuchtet.

Das Schild ist für den Rollverkehr auf TWY L von Vorfeld 3 Richtung TWY A kommend ausgerichtet.

Die Haltemarkierung befindet sich 6,5 m vor dem Tor 18b. Die Rollstrecke von der Haltemarkierung bis zur Höhe des Schildes beträgt ca. 24 m.

9. Intersection take-off

For noise abatement reasons, pilots of propeller and turbo-prop aeroplanes of more than 2000 kg MTOM will, as a rule, be cleared by DFS ground control to use intersection E for take-off RWY 27 instead of intersection F. If flight safety aspects require intersection F for take-off, pilots shall request this clearance together with the taxi instruction.

10. Runway 23

Take-off runway 23 is available to aircraft of up to 5700 kg MTOM for take-offs under VFR at daytime. Aircraft of up to 5700 kg MTOM will, as a rule, be cleared by ground control for take-off runway 23 via intersection D (appropriate wind conditions assumed). Departures from take-off runway 27 and/or via NOVEMBER shall be requested together with the taxi instruction, if applicable.

11. All IFR practice approaches require prior coordination with Bremen ACC (Tel.: +49 421 5372 141). As a rule, this coordination shall take place on the day in question from 0500 (0400) on and no later than 2 hours but no earlier than 4 hours prior to commencing these practice approaches. The relevant programme shall be indicated. Licence examination flights may be coordinated outside the above-mentioned hours as well.

This coordination does not release the pilot from the obligation to observe any noise abatement regulations that may be applicable at Bremen Airport.

Note: Depending on the prevailing traffic situation, the training programme may be rejected in part or in total even if it has been coordinated earlier.

12. Deviations from EASA regulations

12.1 Deviations for runways (RWY)

12.1.1 Runway edge lights

Flashing in the departure direction of operating directions 09 and 27; the last 600 m of the edge lights of the available 2040 m (normal operations) and the last 900 m of the edge lights of the available 2334 m or 2340 m (special operations) are coded in yellow.

12.2 Information sign deviations

12.2.1 Information sign on TWY L

This information sign is relevant for taxiing traffic on TXL L, TWY L and TWY A. It is positioned 30 m before the intersection of TWY L with TWY A and informs about the following:

The sign contains the information about the location of the connecting TWY A and the connecting TXL N, S and R. In addition, the sign contains the information about the current position of the aircraft (TWY L). The sign is not lighted.

The sign is positioned for taxiing traffic on TWY L coming from Apron 3 towards TWY A.

The holding marking is 6.5 m in front of gate 18b. The taxiing distance from the marking to the level of the sign is approx. 24 m.

EDDW AD 2.21 Noise abatement procedures

Startverfahren

Aus Lärmschutzgründen wird für alle Abflüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen das Startverfahren NADP 1 empfohlen.

Steigen mit maximalem Gradienten bis zur Höhe von 3000 ft:

- Luftfahrzeug für hohen Auftrieb konfigurieren
- Zurücknahme des Startschubes zum Steigschub in Höhe 1500 ft.

Take-off procedures

For noise abatement reasons, the take-off procedure NADP 1 is recommended for all take-offs with jet aircraft.

Climb with a maximum gradient up to a level of 3000 ft:

- Configure aircraft for high lift
- Change take-off thrust to climb thrust at 1500 ft.

EDDW AD 2.22 Flight procedures

Verfahren bei geringer Sicht (LVP)

1. Pisten und zugehörige Ausrüstung

RWYs 09 und 27 sind mit ILS ausgestattet und für CAT-IIIa/b-Betrieb zugelassen, inklusive Starts bei geringer Sicht.

2. Kriterien für die Einleitung und Beendigung von LVP

2.1 Die Vorbereitungsphase wird eingeleitet, wenn die Pistensichtweite (RVR) 1000 m unterschreitet und/oder die Wolkenuntergrenze 300 Fuß oder weniger beträgt und CAT-II/III-Betrieb erwartet wird.

2.2 Die Betriebsphase beginnt, wenn die Pistensichtweite (RVR) auf 600 m sinkt oder die Wolkenuntergrenze unter 200 ft liegt.

Low visibility procedures (LVP)

1. Runways and associated equipment

RWYs 09 and 27 are equipped with ILS and are approved for CAT IIIa/b operations, including low visibility take-off.

2. Criteria for the initiation and termination of LVP

2.1 The preparation phase will be implemented when RVR falls below 1.000 m and/or ceiling is at or below 300 ft and CAT II/III operations are expected.

2.2 The operations phase will be commenced when the RVR falls to 600 m or the ceiling is below 200 ft.