

3. Abwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafen Stuttgart

3.1 Anflüge

3.1.1 Anflug RWY 07

Flugzeuge mit mehr als 5,7 t MTOM im Anflug auf RWY 07 müssen ein ILS-Präzisionsanflugverfahren mindestens der Betriebsstufe I durchführen.

Nur bei Ausfall des ILS 07 (GP und/oder LOC) ist die Nutzung des RNAV (GPS) Nichtpräzisionsanflugverfahrens gem. AD 2 EDDS 4-6-3 zugelassen.

Anflüge RWY 07 von Flugzeugen unter 5,7 t MTOM können auch nach veröfentlichten VOR-, SRA- oder RNAV (GPS)- Verfahren oder nach Sicht durchgeführt werden.

3.1.2 High Intensity Runway Operation (HIRO)

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

3.1.2.1 Sofern es die Start- und Landebahnverhältnisse erlauben, sind spätestens nachfolgende Abrollwege zu nutzen:

TYPE CLASS	RWY 07	RWY 25
HEAVY DISTANCE TO TURN OFF*	B 2435 m	H 2515 m
MEDIUM (JET) DISTANCE TO TURN OFF*	D 1990 m	F 2020 m
MEDIUM (Prop) LIGHT (jet) DISTANCE TO TURN OFF*	E 1665 m	F 2020 m

* Entfernung von der Schwelle der entsprechenden Start- und Landebahn zum Schnellabrollweg/
* Distance between the runway threshold and the exit taxiway.

Anmerkung: Frühere Abrollwege nur planen, wenn diese sicher erreicht werden./
Remark: Only plan earlier exit taxiways, if it is certain that the aircraft can turn off safely.

3.1.2.2 Luftfahrzeugführer sind gehalten den Abrollweg während der Anflugbesprechung (Cockpit) zu planen und zu benennen. Sollte absehbar sein, dass ein Abrollen über den geplanten Abrollweg nicht möglich sein wird, ist die Flugverkehrskontrolle sobald als möglich zu informieren.

3.1.2.3 Ist für den Luftfahrzeugführer ersichtlich, dass der geplante Abrollweg verpasst werden wird, ist der Luftfahrzeugführer gehalten, seine Rollgeschwindigkeit so anzupassen, dass über den nächsten Abrollweg die Landebahn verzögerungsfrei verlassen werden kann.

3.1.2.4 Luftfahrzeugführer sind gehalten, die Landebahn schnellstmöglich zu verlassen, um die Belegzeiten der Landebahn auf ein Minimum zu reduzieren.

3.2 Abflüge

3.2.1 Einschränkungen für zivile Flugzeuge über 20 t MTOM wegen der Hindernissituation auf der Westseite des Flughafens (Höhenzug Weidacher Höhe)

Zulässige Abflugmasse für Strahlflugzeuge:

Beim Starten von Flugzeugen über 20.000 kg zulässiger Höchststartmasse in Richtung 25 sind die Bestimmungen der AD 2 EDDS Standard Departure Routes -Instrument (SID) zu beachten.

3.2.2 High Intensity Runway Operation (HIRO)

3.2.2.1 Luftfahrzeugführer sollen sicherstellen, dass sie nach erfolgter Freigabe zum Abflugpunkt oder einer Startfreigabe diese Freigabe ohne Verzögerung ausführen und die Belegungszeiten der Start- und Landebahn möglichst gering halten.

3.2.2.2 Cockpit-Überprüfungen sollten vor dem Rollen auf die Start- und Landebahn abgeschlossen sein, und alle Überprüfungen, die noch auf der Start- und Landebahn durchgeführt werden müssen, sollten sich auf ein Minimum beschränken.

3.2.2.3 Flugverkehrskontrollfreigaben, welche sich auf einen geplanten Sofortstart (be ready for/expect immediate departure) beziehen, sollen eine verzögerungsfreie Ausführung der nachfolgenden Startfreigabe mit möglichst geringer Belegungszeit der Start- und Landebahn sicherstellen. Luftfahrzeugführer, die dies nicht sicherstellen können, haben die Flugverkehrskontrolle umgehend zu informieren.

3.2.2.4 Es ist grundsätzlich, so nahe wie möglich, an die von der Flugverkehrskontrolle vorgegebenen CAT-Haltepunkte vorzurufen.

3.3 Transponder-Betriebsverfahren

Der Flughafen Stuttgart hat ein erweitertes Bodenverkehrsleitsystem (A-SMGCS) mit Multilateration (MLAT) inklusive ADS-B installiert.

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

3. Handling of air traffic at Stuttgart Airport

3.1 Approaches

3.1.1 Approach RWY 07

Aeroplanes with a maximum certificated take-off mass of more than 5.7 t approaching RWY 07 shall carry out an ILS precision approach procedure of at least CAT I.

Only in the case of the outage of ILS 07 (GP and/or LOC) is the use of the RNAV (GPS) non-precision approach procedure according to AD 2 EDDS 4-6-3 be permitted.

Approaches to RWY 07 by aeroplanes with a maximum certificated take-off mass of less than 5.7 t may also be performed using VOR, SRA or RNAV (GPS) procedures or visually.

3.1.2 High Intensity Runway Operation (HIRO)

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

3.1.2.1 Whenever runway conditions permit, the following or nearer exit taxiways shall be used:

3.1.2.2 Pilots are requested to plan and name the expected exit taxiway during the approach briefing (cockpit). If it becomes apparent that turning off via the planned exit taxiway is not possible, air traffic control shall be informed as soon as possible.

3.1.2.3 If the pilot realises that the planned exit taxiway will be missed, the pilot is requested to adjust his taxi speed so that he can turn off the runway via the next exit taxiway without delay.

3.1.2.4 Pilots are requested to vacate the runway as quickly as possible so that runway occupancy times can be kept to a minimum.

3.2 Departures

3.2.1 Restrictions for civil aeroplanes with a MTOM of more than 20 t due to the obstacle situation west of Stuttgart Airport (Weidacher Höhe hill ridge)

Maximum certificated take-off mass for jet aircraft:

For aeroplanes taking off with a maximum certificated take-off mass of more than 20 000 kg using RWY 25, the stipulations of AD 2 EDDS Standard Departure Routes - Instrument (SID) shall be observed.

3.2.2 High Intensity Runway Operation (HIRO)

3.2.2.1 Pilots should ensure that they are able to follow the line-up clearance or take-off clearance without delay to keep runway occupancy times as short as possible.

3.2.2.2 Cockpit checks should be completed prior to line-up and any checks requiring completion on the runway should be kept to a minimum.

3.2.2.3 Air traffic control clearances intended for immediate departures (be ready for/expect immediate departure) are designed to ensure immediate compliance with the subsequent take-off clearance and shortest possible runway occupancy times. Pilots who cannot comply shall inform air traffic control immediately.

3.2.2.4 It is essential that pilots taxi as close as possible to the CAT holding points prescribed by air traffic control.

3.3 Transponder operating procedures

Stuttgart Airport has installed 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: