

An	Verteiler		LoA 56
----	-----------	--	--------

Von	J.-H. Baerens, CC/FB-N	Tel.	0421 5372 143	Datum Auslage RF bis	25.02.2011 21.04.2011
-----	------------------------	------	---------------	-------------------------	--------------------------

Änderung der Betriebsabsprache Finkenwerder TWR - Bremen ACC zum 10.03.2011

1. Wesentliches

Anhang D, D.1 – Änderung der UHF für HAME, HAMW, DHAT.

2. Änderungsverzeichnis

Datum	Abschnitt	Seite(n)	einfügen, ersetzen, entfernen
10.03.2011	Berichtigung	alle	ersetzen
	LoA		

Axel Brandt
Chief of Support

Hans-Michael Jung
Chief Of Section

Von der aktuellen Berichtigung betroffene EBGEn:												
	Nord A*)	Nord B	Ost A	Ost B	Süd	FDB	FIS	FMP	DA	SV CC	SV FDA	Büro
verbindlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
informativ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
*)nur für Sektor(en): HAME/HAMW/DHAT												
Diese Betriebsabsprache ist gültig für folgende EBGEn:												
	Nord A*)	Nord B	Ost A	Ost B	Süd	FDB	FIS	FMP	DA	SV CC	SV FDA	Büro
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>										
*)nur für Sektor(en): HAME/HAMW/DHAT												

Verteiler LoA I: 1 – 3, 5

SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.

BETRIEBSABSPRACHE

zwischen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Center Bremen

Flugsicherung Airbus Finkenwerder

In Kraft ab: 27. September 2007

1 Allgemeines.

1.1 Zweck.

Diese Betriebsabsprache regelt die Kontroll- und Koordinationsverfahren, die zwischen Bremen ACC und Flugsicherung Airbus Finkenwerder bei der Durchführung der Flugverkehrsdienste für Flugverkehr nach IFR, der ganz oder teilweise der Flugverkehrskontrolle unterliegt, am Sonderflugplatz **Hamburg-Finkenwerder** anzuwenden sind.

Diese Verfahren ergänzen nationale und/oder internationale (z. B. ICAO, EUROCONTROL) Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen.

1.2 Betriebsbereitschaft.

Bei Ausfällen oder Betriebsstörungen an technischen Geräten oder Anlagen (Navigationshilfen, Radar, Fernspreverbindungen etc.), die die Abwicklung oder die Sicherheit des Luftverkehrs oder die Zusammenarbeit beeinträchtigen können, unterrichten sich die Partner gegenseitig. Gegebenenfalls werden Maßnahmen abgesprochen.

2 Zuständigkeit.

Die Ausübung der Flugsicherungsbetriebsdienste für IFR-Flüge im kontrollierten Luftraum obliegt grundsätzlich Bremen ACC. Abweichungen hiervon sind in dieser Betriebsabsprache geregelt.

Flugsicherung Airbus Finkenwerder ist zuständig für die Ausübung der Flugsicherungsbetriebsdienste auf dem Sonderflugplatz Hamburg-Finkenwerder.

3 Verfahren.

3.1 Die anzuwendenden Verfahren sind in folgenden Anhängen zu dieser Betriebsabsprache beschrieben:

Anhang A:	Definitionen und Abkürzungen
Anhang B:	Darstellung Hamburg CTR und Luftraum Klasse E/Untergrenze 1000 ft GND
Anhang C:	Koordinations- und Kontrollverfahren
Anhang D:	Frequenzen und Fernspreverbindungen
Anhang E:	Contingency-Verfahren

3.2 Diese Verfahren sind dem beteiligten Betriebspersonal der FVK-Stellen bekannt zu geben.

4 Änderungen und Abweichungen.

4.1 Änderungen der Betriebsabsprache.

Änderungen dieser Betriebsabsprache bedürfen der Schriftform und sind nur in beiderseitigem Einverständnis möglich.

4.2 Änderungen der Anlagen der Betriebsabsprache.

Änderungen der Anlagen dieser Betriebsabsprache sind nur in Schriftform und im gegenseitigen Einverständnis der von den unterzeichnenden Stellen dazu bevollmächtigten Stellen möglich.

4.3 Einzelne Abweichungen.

Bei der Betriebsdurchführung können Situationen auftreten, die eine gelegentliche Abweichung von dieser Betriebsabsprache notwendig machen. In diesen Fällen wird vom beteiligten Personal erwartet, dass es in gegenseitigem Einvernehmen nach bestem Ermessen handelt, um die Sicherheit und zügige Abwicklung des gesamten Luftverkehrs zu gewährleisten.

4.4 Vorläufige Änderungen.

Falls Ausfälle oder kurzfristige Entwicklungen Sofortmaßnahmen verlangen, können die Leiter Betriebsdienste des Center Bremen und Flugsicherung Airbus Finkenwerder im gegenseitigen Einvernehmen vorläufige Änderungen dieser Betriebsabsprache vereinbaren.

Die Gültigkeit dieser Vereinbarungen darf den Zeitraum von drei Monaten nicht überschreiten. Die Inhalte sind schriftlich zu vereinbaren und bekannt zu geben.

5 Aufhebung.

5.1 Die Aufhebung dieser Betriebsabsprache bedarf der Schriftform und ist nur in beiderseitigem Einverständnis möglich.

5.2 Die Aufhebung dieser Betriebsabsprache und ihrer Anlagen durch eine der unterzeichnenden Stellen ist jederzeit möglich, vorausgesetzt, die aufhebende Stelle teilt der anderen unterzeichnenden Stelle dies mit einer Vorlaufzeit von mindestens drei Monaten vor der beabsichtigten Aufhebung schriftlich mit.

6 Unstimmigkeiten.

6.1 Bei Unstimmigkeiten über Bedeutung und Anwendung von Bestimmungen dieser Betriebsabsprache, werden die unterzeichnenden Stellen sich bemühen, eine für alle Stellen akzeptable Lösung zu finden.

6.2 Sollte sich keine einvernehmliche Lösung finden, wird jede der unterzeichnenden Stellen die Unstimmigkeit(en) an die jeweils fachlich vorgesetzte Stelle zur Lösung weitergeben.

7 Gültigkeit.

Diese Betriebsabsprache tritt am 27. September 2007 in Kraft.

Bremen, Datum 25.09.07

Hamburg, Datum

i. V. W. Spier
Werner Spier
Leiter Betriebsdienste
DFS Center Bremen

M. Udowenko
Michael Udowenko
Leiter Betrieb
Flugsicherung AIRBUS Finkenwerder

Langen, Datum 27.9.07

Hamburg, Datum

i. V. D. Mahns
Dirk Mahns
Leiter ATM Operations and
Strategy
DFS GmbH

R. Pauls
Ralf Pauls
Leiter ATS
Flugsicherung AIRBUS Finkenwerder

Seite absichtlich frei gelassen.

Anlage 1

Änderungsverzeichnis.

Änderungs-Nr.	Datum	Teil	Seite(n)	einfügen, entfernen oder ersetzen
1	22. November 2007	Anlage 1	4 1	entfernen hinzufügen
		Anhang A	A1	ersetzen
		Anhang C	C1, C2, C3	ersetzen
		Anhang E	E1 E2, E3	ersetzen einfügen
2	13. März 2008	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang D	D1	ersetzen
3	05. Juni 2008	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang C	C1, C2	ersetzen
4	31. Juli 2008	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang D	D1	ersetzen
5	12. März 2009	Anlage 1	1	ersetzen
		Anlage A	A1, A2	ersetzen hinzufügen
		Anlage B	B1, B2	ersetzen hinzufügen
		Anlage C	C1 - C4, C5	ersetzen entfernen
		Anlage D	D1, D2	ersetzen hinzufügen
6	07. Mai 2009	Anlage 1	1	ersetzen
		Anlage C	C1, C2	ersetzen
7	04. Juni 2009	Anlage 1	1	ersetzen
		Anlage B	B1	ersetzen
		Anlage C	C1 – C4	ersetzen
		Anlage E	E1, E2	ersetzen
8	11. März 2010	GEN	4	einfügen
		Anlage 1	1, 2	ersetzen einfügen
		Anlage C	C1, C3	ersetzen
9	08. April 2010	Anlage 1	1	ersetzen
		Anlage C	C1, C3 – C5 C6	ersetzen einfügen
10	13. Januar 2011	Anlage 1	1	ersetzen
		Anlage E	E1, E2 E3	ersetzen entfernen
11	10. März 2011	Anlage 1	1	ersetzen
		Anlage D	D1	ersetzen

Seite absichtlich frei gelassen.

Anhang A. Definitionen und Abkürzungen.

In Kraft ab: 27. September 2007
Geändert am: 12. März 2009

ATCISS	A ir T raffic C ontrol I nformation S upport S ystem
ATS	A ir T raffic S ervices (Flugsicherungsbetriebsdienste)
....B	Radarlotse
DHAT	Center Bremen Hamburg Feeder
DWD	D eutscher W etter d ienst
FDPS	F light D ata P rocessing S ystem
FS	F lugsicherung
FVK	F lug v erkehr s kontrolle
HAME	Center Bremen Sektor Hamburg East
HAMW	Center Bremen Sektor Hamburg West
P1/ATCAS	Automatisiertes Radar- und Flugplandatenverarbeitungssystem P1
PL	P latzlotse
....Q	Planungs-/Koordinationslotse
TWR	Tower
WWC1M	Center Bremen Supervisor FVK

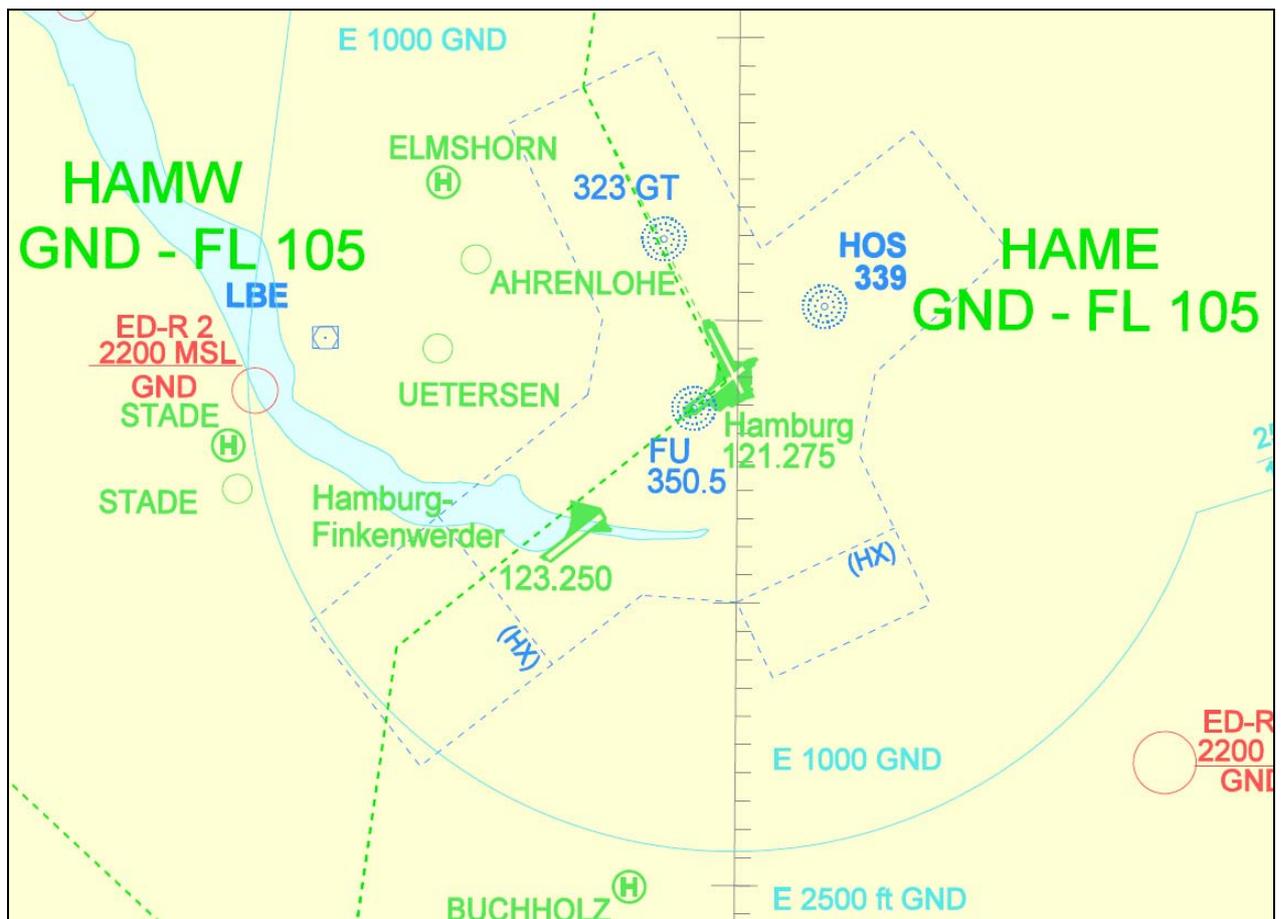
Anmerkung: Weitere Abkürzungen sind dem Luftfahrthandbuch Deutschland zu entnehmen.

Seite absichtlich frei gelassen.

Anhang B.

Darstellung Hamburg CTR und Luftraum Klasse E 1000 ft GND.

In Kraft ab: 27. September 2007
Geändert am: 04. Juni 2009



Seite absichtlich frei gelassen.

Anhang C.

Koordinations- und Kontrollverfahren.

In Kraft ab: 27. September 2007
Geändert am: 08. April 2010

C.1 Grundsätze

C.1.1 Betriebsbeginn/-ende Finkenwerder TWR.

Finkenwerder TWR meldet Betriebsbeginn/-ende bei gleichzeitiger Übermittlung der aktuellen Start-/Landerichtung und der zu beachtenden Flugplatzinformationen rechtzeitig vor Flugbetriebsbeginn an Center Bremen HAMEQ.

Anmerkung:

1. HAMEQ veranlasst die Darstellung des Betriebsbeginns/-endes von Finkenwerder TWR inkl. Betriebspiste im ATCISS.
2. Die Information des Betriebsbeginns/-endes an Hamburg TWR erfolgt durch Finkenwerder TWR

C.1.2 Wetterinformationen.

C.1.2.1 Finkenwerder TWR ist durch den DWD zur Erstellung eines Platzwetters EDHI (METAR) ermächtigt.

C.1.2.2 Wettererscheinungen, die die Anfliegbarkeit von Hamburg - Finkenwerder beeinträchtigen, werden unmittelbar nach Auftreten an Center Bremen Sektor HAME / HAMW übermittelt.

C.2 IFR – Anflüge.

C.2.1 IFR-Anflüge dürfen nur mit Zustimmung von Finkenwerder TWR durchgeführt werden. Die Zustimmung kann mit zeitlichen Auflagen versehen werden.

Anmerkung: Grund sind die komplexen Probleme im Rollverkehr auf der Piste.

C.2.2 Die Hindernisfreiflächen für den Anflug Piste 23 können durch Schiffe auf der Elbe durchstoßen werden. Zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit ist Finkenwerder TWR deshalb verpflichtet in einem solchen Falle

- Bremen ACC über die Verzögerung eines Anfluges zu informieren oder
- einen Fehlanflug anzuweisen.

Anmerkung: Bei Ausfall der technischen Geräte zur Beobachtung des Schiffsverkehrs sind keine Anflüge auf die Piste 23 zugelassen.

C.2.3 Anfliegende Luftfahrzeuge werden telefonisch durch Center Bremen Sektoren HAMW oder HAME mit Finkenwerder TWR koordiniert. Die Koordination erfolgt spätestens 10 Minuten, bei Ausfall des P1-FDPS spätestens 15 Minuten vor ETA. Folgende Daten werden übermittelt:

- Rufzeichen
- geschätzte Anflugzeit
- Luftfahrzeugmuster
- Startflugplatz
- Zusätzliche Informationen, falls erforderlich

Die Zeit wird berichtigt, wenn sich Änderungen von 5 Minuten oder mehr ergeben.

- C.2.4 Center Bremen HAMW / HAME bzw. DHAT übermitteln
- a) eine 30 NM Entfernungsangabe von der Schwelle an Hamburg TWR PL 1 und Finkenwerder TWR
 - b) auf Anforderung eine 10 NM Entfernungsangabe von der Schwelle an Finkenwerder TWR.

Finkenwerder TWR bestätigt bei der Koordination eines Anfluges die Betriebspiste und ggfs. die Nichtverfügbarkeit von Landehilfen.

- C.2.5 Verbleibt das Luftfahrzeug auf der APP-Frequenz, übermittelt Finkenwerder TWR die Landefreigabe an APP so frühzeitig wie möglich, wenn absehbar ist, dass der Luftfahrzeugführer den Platz erst bei oder kurz vor Erreichen des OCA's in Sicht haben wird.

- C.2.6 Anflüge in Gegenrichtung zur Betriebspiste EDHI benötigen die Zustimmung des Hamburg TWR PL1.

C.2.7 Art des Anfluges bzw. keine Abschlusslandung.

Finkenwerder TWR ist rechtzeitig zu informieren, wenn SRA-Anflüge durchgeführt werden.

Ist keine Abschlusslandung geplant, sind Finkenwerder TWR und Hamburg TWR PL1 zu informieren,

- ob ein Aufsetzen und Durchstarten oder ein Tiefanflug beantragt ist,
- welche Freigabe für die Abflugphase erteilt wird und
- ob weitere Anflüge geplant sind und wenn ja, welche.

- C.2.8 Vor Erteilung einer Freigabe für einen Sichtanflug hat DHAT - unter Angabe der aktuellen Position des Luftfahrzeuges in Bezug auf den Flughafen – die Zustimmung von Finkenwerder TWR und Hamburg TWR PL1 einzuholen. Finkenwerder TWR übermittelt ggfs. die Landefreigabe an DHAT.

- C.2.9 Zum Zwecke von Foto- oder Filmaufnahmen kann ein Verbandsflug während der Landung aufgelöst werden, indem ein Luftfahrzeug landet und das andere Luftfahrzeug einen Tiefanflug durchführt. Die Betriebsbestimmung "Airbus Serieneinflüge" beschreibt die Verfahren. Voraussetzung für die Auflösung des Verbandsfluges während der Landung ist VMC in der Hamburg CTR.

C.2.10 Fehlanflüge.

- C.2.10.1 Finkenwerder TWR informiert Center Bremen (bei Nichtbesetzung den Sektor HAME) und Hamburg TWR, wenn ein Luftfahrzeug ungeplant das Fehlanflugverfahren einleitet.

Fehlanflüge übergibt Finkenwerder TWR an DHAT (bei Nichtbesetzung an den Sektor HAME).

Eventuell notwendige Abweichungen vom Standardfehlanflugverfahren koordiniert DHAT (bei Nichtbesetzung HAME) unverzüglich mit Hamburg TWR PL1, soweit erforderlich und zutreffend.

- C.2.10.2 Wurde von DHAT im Falle eines Fehlanfluges ein anderes als das veröffentlichte Fehlanflugverfahren freigegeben, sind Finkenwerder TWR und Hamburg TWR PL1 darüber zu informieren.

- C.2.10.3 Wird ein Verbandsflug zum Zwecke von Foto- und Filmaufnahmen während der Landung aufgelöst, setzt zumindest das Luftfahrzeug, das den Tiefanflug durchgeführt hat, den IFR-Flug mit einem Fehlanflugverfahren fort.

Startet das zur Landung freigegebene Luftfahrzeug durch, schließt das tiefanfliegende Luftfahrzeug zum durchstartenden auf und beide setzen den Verbandsflug mit einem Fehlanflugverfahren fort.

C.3 IFR-Abflüge.

C.3.1 Zuständiger Bremer Sektor.

Für die Standardabflugverfahren sind verschiedene Bremer Arbeitsbereiche zuständig:

IDEKO-, BASUM-, WSR-, LBE-SID's:	HAMW
HAM-, AMLUH, RAMAR-SID's:	HAME

Anmerkung: Sollte ein Abflug eines Serieneinfluges einer Verkehrsflusssteuerungsmaßnahme unterliegen, so ist der Supervisor CC zu informieren.

C.3.2 Finkenwerder TWR beantragt eine Anlass- und Streckenfreigabe für die jeweilige Abflugstrecke beim zuständigen Bremer Abflugsektor und bestätigt dabei die Betriebspiste. Der zuständige Bremer Abflugsektor erteilt die Streckenfreigaben inklusive einer veröffentlichten Abflugstrecke und dem durch P1/ATCAS zugewiesenen Transpondcode.

C.3.3 Für alle Abflüge gilt die Abflugbeschränkung "Do not release, advise ready".

Der zuständige Bremer Abflugsektor hebt diese Abflugbeschränkung nicht ohne Zustimmung des Hamburg TWR PL1 auf.

Wird der Abflug mit einer zusätzlichen "Climbout Instruction" freigegeben, ist Hamburg TWR PL1 darüber zu informieren, sobald die Zustimmung zum Abflug angefordert wird.

Ein erteilter "take-off-release" ist 3 Minuten gültig (clearance void time).

C.3.4 Der Finkenwerder TWR übermittelt umgehend die Startzeit (ATD) an den zuständigen Bremer Abflugsektor.

C.3.5 Sonderverfahren für die Abwicklung von Verbandsabflügen.

C.3.5.1 Teil eines Serieneinfluges kann auch ein Fotoflug sein. Fotoflüge dienen dazu, den Kunden der Fa. AIRBUS Foto- und Filmmaterial ihres Luftfahrzeuges zur Verfügung zu stellen. Dabei fliegt ein Airbus im Verband mit einem Luftfahrzeug, von dem aus die gewünschten Foto- und Filmaufnahmen durchgeführt werden.

Ein Fotoflug ist grundsätzlich ein Verbandsflug im Sinne des NfL I 176/97 und ist entsprechend durchzuführen. Verbandsführer ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer des Airbus.

C.3.5.2 Beschreibung eines Verbandsabfluges.

- Dem Start gemäß der IFR-Streckenfreigabe geht ein VFR-Flug in Form einer VFR-Platzrunde des die Foto- und Filmaufnahmen machenden Luftfahrzeugs voraus.
- Sobald wie möglich nach dem Start dieses Luftfahrzeuges, in jedem Fall bevor sich dieses Luftfahrzeug auf dem Endanflug befindet, wird die Genehmigung zum Start gemäß IFR-Streckenfreigabe für den Airbus erteilt.
- Wenn sich das bereits nach VFR gestartete Luftfahrzeug auf dem Endanflug befindet, fordert der verantwortliche Luftfahrzeugführer dieses Luftfahrzeuges den verantwortlichen Luftfahrzeugführer des Airbus zum Start auf und führt während des Starts des Airbus einen Tiefanflug parallel zur Piste innerhalb des Werksgeländes durch.
- Nach erfolgtem Start des Airbus schließt das zweite Luftfahrzeug aus dem Tiefanflug parallel zur Piste zum Verband auf. Dabei gilt die Zustimmung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers des Airbus und der zuständigen Flugverkehrskontrolle zum Aufschließen zum Verband als erteilt.
- Sobald die Freigabe zum Start für den Airbus oder zum Tiefanflug für den VFR-Flug - je nachdem, was später erfolgt - erteilt wird, gelten beide Luftfahrzeuge als Verbandsflug.
- Der Verbandsführer meldet das Herstellen des Verbandes. Damit gilt der IFR-Flug auch für das die Foto- und Filmaufnahmen machende Luftfahrzeug als eröffnet.
- Dieses Verfahren zur Herstellung eines Verbandsfluges beim Start darf nur stattfinden, wenn in der Hamburg CTR VMC herrschen.

C.3.5.3 Koordination Finkenwerder TWR - Hamburg TWR - Bremen ACC.

- Finkenwerder TWR meldet einen bevorstehenden Verbandsabflug bei Bremen ACC und Hamburg TWR an.
- Finkenwerder TWR meldet den Start des vorangehenden VFR-Fluges an den für den Abflug des Airbus zuständigen Bremer Arbeitsplatz.
- Der zuständige Bremer Arbeitsplatz erwartet den "Release-Request" für den Airbus innerhalb weniger Minuten nach Start des vorausgehenden VFR-Fluges und richtet seine Verkehrslenkung und die eventuell notwendige Koordination mit angrenzenden Arbeitsplätzen darauf ein, dass der "Release" unmittelbar nach "Release-Request" erteilt werden kann.
- Hamburg TWR erwartet die Bremer Anfrage auf Zustimmung zum "Release-Request" innerhalb weniger Minuten nach Start des vorangehenden VFR-Fluges und richtet seine Verkehrslenkung ebenfalls darauf ein, dass die Zustimmung unmittelbar nach Anfrage erteilt werden kann.
- Ein erteilter Release ist 3 Minuten gültig.

C.4 Staffelungsverpflichtung.

C.4.1 Mit Ausnahme der Regelung in C.4.2 ist Bremen ACC für die Staffelung zwischen IFR-Flügen untereinander bzw. zwischen IFR-Flügen und anderen zu staffelnden Flügen zuständig.

C.4.2 Finkenwerder TWR ist für die Einhaltung der Anfangsabflugstaffelung verantwortlich. Finkenwerder TWR gewährleistet die Einhaltung der zeitlichen Mindestabstände für Längsstaffelung bei Wirbelschleppen zwischen nacheinander startenden Luftfahrzeugen entsprechend nachfolgender Punkte.

C.4.2.1 Mit Ausnahme der Regelungen in C.4.2.2 und C.4.2.3 ist eine Staffelung von mindestens 2 Minuten anzuwenden, wenn ein Luftfahrzeug

- ▶ der Kategorien LIGHT oder MEDIUM hinter einem der Kategorie HEAVY startet, bzw.
- ▶ der Kategorie LIGHT hinter einem der Kategorie MEDIUM startet, bzw.
- ▶ der Kategorie Heavy (Kein A388) hinter einem A388 startet

bei Benutzung der selben Piste;

C.4.2.2 Ein Mindestwert von 3 Minuten ist anzuwenden zwischen

- ▶ einem Luftfahrzeug der Kategorie LIGHT oder MEDIUM, das nach einem der Kategorie HEAVY startet bzw.
- ▶ einem Luftfahrzeug der Kategorie LIGHT, das nach einem der Kategorie MEDIUM startet

von einer Kreuzung auf der selben Piste bzw.

- ▶ einem Luftfahrzeug der Kategorie LIGHT oder MEDIUM, das nach einem A388 startet

bei Benutzung der selben Piste.

C.4.2.3 Ein Mindestwert von 4 Minuten ist anzuwenden zwischen

- ▶ einem Luftfahrzeug der Kategorie LIGHT oder MEDIUM, das nach einem A388 startet

von einer Kreuzung auf der selben Piste.

C.5 Kontrollübergabe/Übergabe der Funkverbindung von IFR-Flügen.

C.5.1 Die Kontrollübergabe erfolgt

- bei einem IFR-Abflug unmittelbar nach dem Abheben und
- bei einem IFR-Anflug mit dem Aufsetzen.

C.5.2 Die Übergabe der Funkverbindung erfolgt bei

- anfliegenden Luftfahrzeugen an Finkenwerder TWR spätestens 7 NM vor dem Aufsetzpunkt,

Anmerkung: Finkenwerder TWR ist zu informieren, wenn das anfliegende Luftfahrzeug auf Anforderung des Hamburg TWR auf dessen Frequenz übergeben wurde.

- abfliegenden Luftfahrzeugen an Bremen ACC nach dem Abheben.

C.6 QNH-Übermittlung.

Nach Übergabe der Funkverbindung übermittelt Finkenwerder TWR das Platz-QNH.

Anmerkung: Abflüge von Hamburg-Finkenwerder erfolgen mit Platz-QNH.

Seite absichtlich frei gelassen.

Anhang D

Frequenzen und Fernsprechverbindungen

In Kraft ab: 27. September 2007
Geändert am: 10. März 2011

D.1 Frequenzen.

	VHF	UHF
HAMW	134.250 MHz	357.550 MHz
HAME	136.675 MHz	357.550 MHz
DHAT	118.200 MHz	357.550 MHz
Finkenwerder TWR	123.250 MHz	

D.2 Fernsprechverbindungen.

D.2.1 Bremen ACC.

WWC1M	#34 2199	+49 421 51499 00 Fax +49 421 535 533
HAMWQ	#34 2055	+49 421 51499 15
HAMEQ	#34 2054	+49 421 51499 13
DHAT	#34 2046	

D.2.2 Finkenwerder TWR.

Platzlotse PL	#34 2211	+49 40 7437 2011
Assistent PA	#34 2213	Fax +49 40 7437 4920
Flugleitung	#34 2212	+49 40 7437 2228 Fax +49 40 7437 3783

Seite absichtlich frei gelassen.

Anhang E

Contingency-Verfahren.

In Kraft ab: 27. September 2007
Geändert am: 13. Januar 2011

E.1 Ausfall Finkenwerder TWR.

Bei einem Ausfall von Finkenwerder TWR finden keine IFR-An- und Abflüge zum und vom Sonderflugplatz Hamburg-Finkenwerder statt.

E.2 Ausfall Center Bremen.

E.2.1 Allgemeines.

Im Falle eines technischen oder katastrophengebundenen Ausfalls, der in einer Einstellung der Flugsicherungsbetriebsdienste durch Bremen ACC endet, wird von den Koordinationspartnern erwartet, dass sie Bremen ACC in der sicheren Evakuierung des Luftverkehrs aus dem Zuständigkeitsbereich von Bremen ACC unterstützen.

Der Contingency Contact Point (CCP) von Bremen ACC wird die notwendigen Contingency Massnahmen beschließen und die folgende Durchführung des Contingency Plans koordinieren.

E.2.2 Abbruch der Flugsicherungsdienste durch Bremen ACC.

Im Contingency Fall haben die Bestimmungen dieses Anhangs Priorität über die entsprechenden Regelungen der anderen Anhänge dieser Betriebsabsprache.

E.2.3 Contingency Phase 0.

E.2.3.1 Im Falle eines Vorfalles, der den Abbruch des Betriebs oder den plötzlichen Verlust von Bremen ACC zur Folge hat, wird der Bremen ACC Supervisor die Koordinationspartner so weit möglich informieren.

Wenn nötig und möglich werden Verfahren abgesprochen, um die sichere Evakuierung des kontrollierten Luftverkehrs aus dem Zuständigkeitsbereich von Bremen ACC sicherzustellen.

Wenn der Betrieb von Bremen ACC eingestellt und der Zuständigkeitsbereich von Bremen ACC von allem kontrollierten Luftverkehr evakuiert ist, wird der Supervisor Bremen ACC für Bremen ACC die Contingency Phase 0 erklären. Ab dann gilt:

- Der Zuständigkeitsbereich Bremen ACC wird bis zur Wiederherstellung der vollen Einsatzbereitschaft von Bremen ACC als Bremen ACC Contingency Area bezeichnet,
- die Bremen ACC Contingency Area ist eine No-Fly-Zone, der Einflug ist untersagt, bis die Contingency Phase 1 oder 2 aktiviert sind.

E.2.3.2 Erreichbarkeit des Krisenstabes Bremen ACC.

- ATC Supervisor: +49 421 596 3489 oder +49 173 3401129

E.2.4 Contingency Phase 1.

Wird für Bremen ACC nicht angewendet.

E.2.5 Contingency Phase 2.

E.2.5.1 Allgemeines.

In der Contingency Phase 2 nimmt Bremen ACC die Flugsicherungsbetriebsdienste in seinem Zuständigkeitsbereich durch Öffnung von Contingency Sektoren in Aiding Units wieder auf.

Die Contingency Sektoren entsprechen den bestehenden Sektoren von Bremen ACC wie folgt:

- Hamburg East und West Sektor:
Contingency Sektor North Low auf dem TWR Hamburg

E.2.5.2 Aktivierung/Deaktivierung.

Der Supervisor Bremen ACC informiert die Koordinationspartner über die Aktivierung der Contingency Sektoren.

E.2.5.3 Verkehrsflusssteuerungsmassnahmen.

Notwendige Verkehrsflusssteuerungsmassnahmen während der Contingency Phase 2 werden vom Supervisor Bremen ACC veranlasst.

E.2.5.4 Contingency Sektoren, Arbeitspositionen, Meldungen, Telefonverbindungen und Frequenzen.

Sector CB NORTH LOW (Hamburg)	Meldungen	Arbeitsplatz	MFC-Nummer / Frequenzen Öffentliches Telefon
CBNLP	FPL-Daten, Estimates, Revisions Kontrollmeldungen Expedite Clearances Approval Requests	Planungslotse	34 2499 Öffentliches Telefon +49 40 596 564
CBNLE	Radar Koordination	Radarlotse	via Planungslotse Frequenzen: 136.675 MHz / 338.000 MHz

Die Bremen ACC Contingency Arbeitsplätze werden die entsprechenden Arbeitsplätze der Koordinationspartner über die in den Betriebsabsprachen festgelegten Anschlüssen anrufen.

E.2.5.5 Austausch von Flugplandaten und Koordination.

Flugplandaten liegen in den Contingency Sektoren nicht immer vollständig vor.

E.2.5.6 Kontrollverfahren.

Der Staffelungsmindestwert für Luftfahrzeuge bei der Übergabe beträgt 15 NM gleichbleibend oder zunehmend.

E.2.5.7 Rufzeichen.

Das telefonische Rufzeichen von Bremen ACC im Contingency Fall in den Aiding Units ist: Bremen Contingency + Name des Arbeitsplatzes (z. B. North Low)

ENDE