

An	Verteiler			LoA 60
Von	J.-H. Baerens, CC/FB-N	Tel.	0421 5372 143	Datum Auslage RF bis
				26.01.2010 25.03.2010

Änderung der Betriebsabsprache zwischen Austrocontrol (Braunschweig TWR) - Bremen ACC zum 11.02.2010

1. Wesentliches

Anhang E **E.2.5.4** - Korrektur von Contingency-Telefonnummern

2. Änderungsverzeichnis

Datum	Abschnitt	Seite(n)	einfügen, ersetzen, entfernen
11.02.2010	Berichtigung	alle	ersetzen
	LoA		

Axel Brandt
Chief of Support

Jürgen Homburg
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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>				
*) nur für Sektor:		HAN										
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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				
*) nur für Sektor:		HAN										

Verteiler LoA I: 1, 2, 3, 5

Seite absichtlich frei gelassen.

BETRIEBSABSPRACHE

zwischen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Center Bremen

und

Austrocontrol
Zentrale

In Kraft ab: 22. Juni 2007

1 Allgemeines.

1.1 Zweck.

Diese Betriebsabsprache regelt die Kontroll- und Koordinationsverfahren, die zwischen Bremen ACC und Austrocontrol, Braunschweig Tower, bei der Durchführung der Flugverkehrsdienste für Flugverkehr nach IFR und VFR, der ganz oder teilweise der Flugverkehrskontrolle unterliegt, am Flugplatz **Braunschweig-Wolfsburg** während der Aktivierungszeiten der CTR 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-, Sonder-VFR- und VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum obliegt grundsätzlich Bremen ACC Sektor HAN.

Braunschweig Tower ist zuständig für

- die Ausübung der Flugsicherungsbetriebsdienste für den Flugplatzverkehr,
- Flüge nach VFR in die, aus der oder innerhalb der Braunschweig CTR.

Abweichungen hiervon sind in den Anhängen zu dieser Betriebsabsprache geregelt.

3 Verfahren.

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

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 der Leiter Betriebsdienste des Center Bremen und der Geschäftsführer der Austrocontrol 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 den anderen unterzeichnenden Stellen dies mit einer Vorlaufzeit von 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 Unstimmigkeiten an die jeweils fachlich vorgesetzte Stelle zur Lösung weitergeben.

7 Gültigkeit.

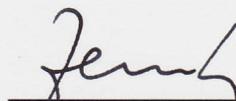
Diese Betriebsabsprache tritt am 22. Juni 2007 in Kraft.

Bremen, 21.06.2007



i. V. Werner Spier
Leiter Betriebsdienste
DFS Center Bremen

Wien, 20.06.2007



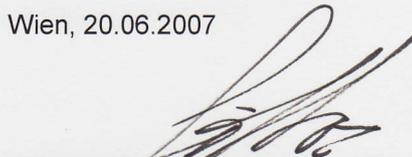
Mag. Johann Zensky
Vorstandsdirektor
AUSTRO CONTROL GmbH

Langen, 21.06.2007



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

Wien, 20.06.2007



Bernhard Söllner
Chief ATS/Terminal
AUSTRO CONTROL GmbH

Anlage 1.

Änderungsverzeichnis.

Änderungs-Nr.	Datum	Teil	Seite(n)	einfügen. entfernen oder ersetzen
1	22. November 2007	Anlage 1	4 1	entfernen einfügen
		Anhang E	E1 E2, E3	ersetzen einfügen
2	14. Februar 2008	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang A	alle	ersetzen
		Anhang C	alle	ersetzen
		Anhang D	alle	ersetzen
		Anhang E	E1, E2	ersetzen
3	19. November 2009	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang A	A1, A2	ersetzen einfügen
		Anhang B	B1, B2	ersetzen einfügen
		Anhang D	D1, D2	ersetzen einfügen
4	11. Februar 2011	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang E	E1, E2	ersetzen

Anhang A.

Definitionen und Abkürzungen.

In Kraft ab: 22. Juni 2007

Geändert am: 19. November 2009

FVK	F lug v erkehr s kontrolle
HAN	Center Bremen Sektor H annover
HANB	Radarlotse Sektor HAN
HANQ	Planungs-/Koordinationslotse Sektor HAN
PL	P latzlotse
WWC1M	Center Bremen Supervisor

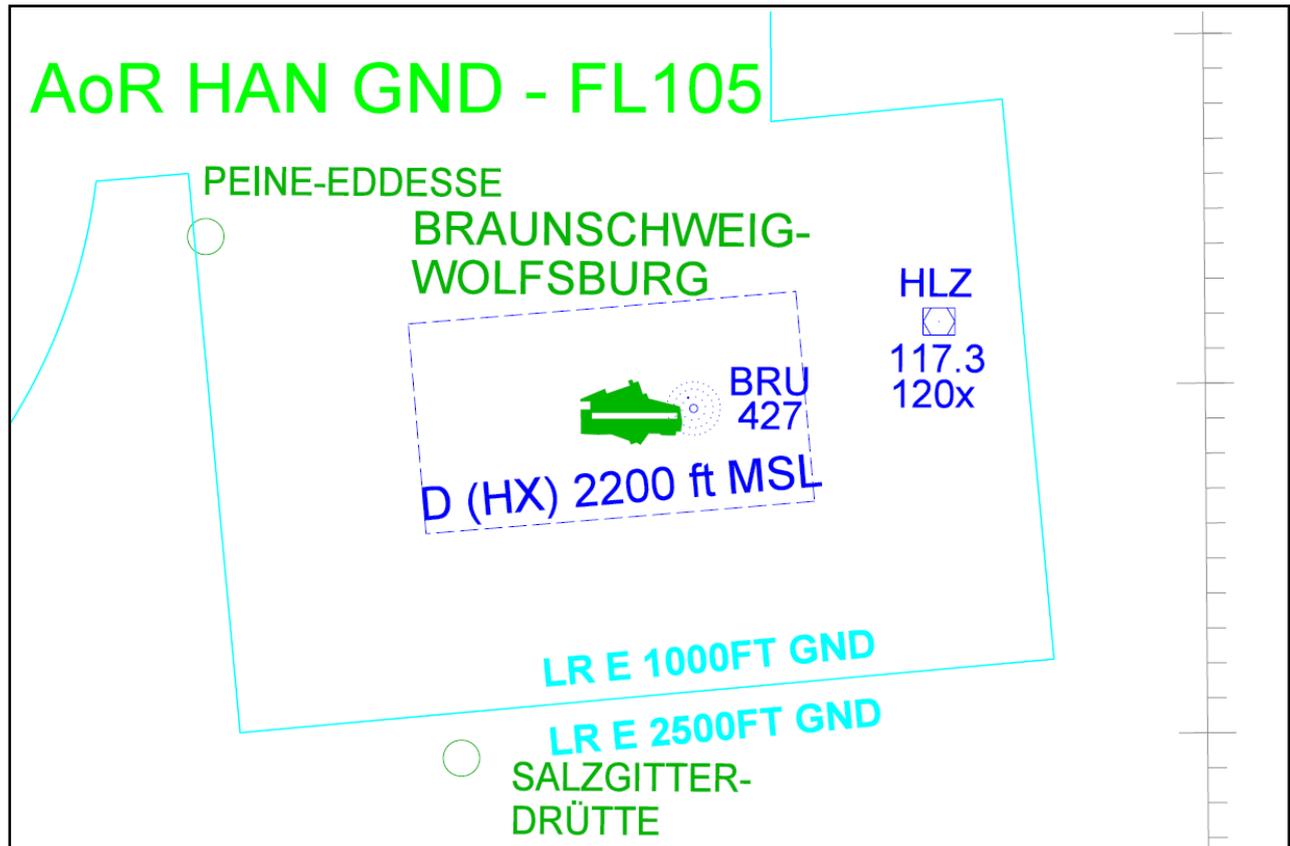
Anmerkung: Weitere Abkürzungen sind dem Luffahrthandbuch Deutschland zu entnehmen.

Seite absichtlich frei gelassen.

Anhang B.

Darstellung Braunschweig CTR und Luftraum Klasse E 1000 ft GND.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 19. November 2009



Seite absichtlich frei gelassen.

Anhang C.

Koordinations- und Kontrollverfahren.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 14. Februar 2008

C.1 Grundsätze.

C.1.1 Betriebsaufnahme Braunschweig TWR.

C.1.1.1 Braunschweig TWR meldet die Betriebsbereitschaft, bei gleichzeitiger Übermittlung der aktuellen Start-/Landerichtung, und der zu beachtenden Flugplatzinformationen bis 5 Minuten vor Betriebsbeginn an Bremen ACC Sektor HAN.

C.1.1.2 Nach Prüfung/Koordination der Verkehrslage in der Braunschweig CTR / Luftraum E 1000ft GND erteilt Bremen ACC Sektor HAN die Genehmigung zur Betriebsaufnahme.

C.1.1.3 Mit Betriebsaufnahme bzw. -ende von Braunschweig TWR wird gleichzeitig der "HX"-Luftraum Braunschweig CTR aktiviert bzw. deaktiviert.

Anmerkung: Bei der Aktivierung des "HX"-Luftraumes sind folgende Mindestzeiten einzuhalten:

- bei IFR-Anflügen 5 Minuten vor der ETO IAF bis zur Landung,
- bei IFR-Abflügen ab EOBT bis 5 Minuten nach dem Start.

C.1.1.4 Braunschweig TWR informiert Bremen ACC Sektor HAN über Beginn und Ende des Segelflugbetriebes.

C.1.2 Wechsel der Start-/Landerichtung.

Braunschweig TWR koordiniert den Zeitpunkt des Wechsels der Start-/Landerichtung mit Bremen ACC Sektor HAN.

C.1.3 Wetterinformationen.

Bei Ausfall der automatischen Datenübertragung übermittelt Braunschweig TWR das aktuelle Platzwetter bei Einzelflugbetrieb jeweils 20 Min. vor ETA eines IFR-Fluges, bei länger dauerndem IFR-Betrieb jeweils um H+50 an Bremen ACC Sektor HAN.

Auf Anforderung übermittelt Braunschweig TWR den Wechsel von IMC zu VMC und umgekehrt.

Wettererscheinungen, die die Nutzung des Flugplatzes Braunschweig beeinträchtigen, werden unmittelbar nach Auftreten an Bremen ACC Sektor HAN übermittelt.

C.2 IFR - An- und Abflüge.

C.2.1 IFR-Anflüge.

C.2.1.1 Bremen ACC Sektor HAN koordiniert ankommende Luftfahrzeuge mit Braunschweig TWR nicht früher als 30 Minuten und nicht später als 5 Minuten vor der ETO IAF.

Es werden folgende Daten übermittelt:

- geschätzte Ankunftszeit
- Luftfahrzeugkennung
- Luftfahrzeugmuster
- Startflugplatz
- Zusätzliche Informationen, falls erforderlich

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

C.2.1.2 Bremen ACC Sektor HAN übermittelt Standortinformationen an Braunschweig TWR,

- sobald radargeführte Anflüge eine Entfernung von 10 NM zum Aufsetzpunkt erreicht haben,
- bei Standardanflugverfahren das Passieren des IAF.

C.2.1.3 Braunschweig TWR erteilt IFR-Anflügen die Landefreigabe.

C.2.1.4 Bei radargeführten Anflügen bzw. bei der Erteilung von Freigaben für einen Sichtanflug dürfen durch HANB nördlich und südlich der verlängerten Anfluggrundlinien 08/26 Flughöhen unterhalb 2500 ft MSL nur nach erfolgter Koordination mit Braunschweig TWR zugewiesen bzw. genehmigt werden.

C.2.1.5 Bei Segelflugbetrieb am Platz Braunschweig-Wolfsburg sind Radarführungen nördlich Piste 08/26 unterhalb 3000 ft MSL in einem Mindestabstand von 4 NM zu den verlängerten Anfluggrundlinien 08/26 vorzunehmen, bis sich das betreffende Luftfahrzeug querab einer Position 2 NM östlich der Piste 26 bzw. westlich der Piste 08 befindet.

C.2.1.6 Sichtanflüge.

Bei der Koordination von Sichtanflügen muss Bremen ACC Sektor HAN den Standort des ankommenden Luftfahrzeuges in Bezug auf den Flughafen übermitteln.

C.2.1.7 Fehlanflüge.

Im Fall eines Fehlanfluges muss Braunschweig TWR

- das Luftfahrzeug unverzüglich anweisen auf die Frequenz von Bremen ACC Sektor HAN zu wechseln,
- Bremen ACC Sektor HAN über den Fehlanflug und, soweit möglich, dessen Ursache sowie über spezielle Fehlanfluganweisungen, falls erteilt, informieren.

C.2.2 IFR – Abflüge.

C.2.2.1 Für alle IFR-Abflüge von Braunschweig-Wolfsburg besteht eine generelle Abflugbeschränkung ("HOLD FOR RELEASE").

C.2.2.2 Unmittelbar nach Erteilen der Anlaßfreigabe koordiniert Braunschweig TWR den beabsichtigten Abflug durch Übermittlung der ETD mit Bremen ACC Sektor HAN und erhält den SSR-Code.

C.2.2.3 Braunschweig TWR erteilt abfliegenden Luftfahrzeugen eine Streckenfreigabe entsprechend

- der im Flugplan angeforderten Streckenführung,
- der veröffentlichten Standardabflugstrecke (einschließlich Anfangsflughöhe)
- des übermittelten SSR-Codes und
- ggf. übermittelter Abflugbeschränkungen.

Abweichungen sind zwischen Bremen ACC Sektor HAN und Braunschweig TWR zu koordinieren.

C.2.2.4 Für Übungsflüge und Flüge, die keiner veröffentlichten Streckenführung folgen, ist vorab mit Bremen HANQ zu koordinieren.

C.2.2.5 Auf Anforderung von Braunschweig TWR (Release Request) erteilt Bremen ACC Sektor HAN für jeden Abflug eine individuelle Abflugfreigabe (Release) einschließlich ggf. erforderlicher Abflugbeschränkungen.

C.2.2.6 Soweit nicht anders koordiniert hat die Abflugfreigabe eine Gültigkeit von drei Minuten. Innerhalb dieser Zeit erteilt Braunschweig TWR eine Startfreigabe.

C.3 Staffelungsverpflichtung.

C.3.1 Für die Staffelung zwischen IFR-Flügen untereinander bzw. zwischen IFR-Flügen und anderen zu staffelnden Flügen ist Bremen ACC Sektor HAN zuständig. Ausnahmen sind unter Punkt C.5 „SVFR und VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum“ geregelt.

C.3.2 Braunschweig TWR gewährleistet die Einhaltung der festgelegten zeitlichen Mindestabstände zur Minderung der Gefahren durch Luftwirbelschleppen zwischen nacheinander startenden Luftfahrzeugen.

C.4 Kontrollübergabe/Übergabe der Funkverbindung von IFR-Flügen.

C.4.1 Die Kontrollübergabe erfolgt

- bei einem IFR-Abflug unmittelbar nach dem Abheben und
- bei einem IFR-Anflug, wenn er gelandet ist.

C.4.2 Die Übergabe der Funkverbindung

- anfliegender Luftfahrzeuge an Braunschweig TWR erfolgt sobald als möglich nach der unter Punkt C.2.1.2 übermittelten Entfernungsinformation,
- abfliegender Luftfahrzeuge an Bremen ACC Sektor HAN erfolgt zum Zeitpunkt der Kontrollübergabe.

C.5 SVFR und VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum.

C.5.1 Wenn kein IFR-Flug innerhalb der Braunschweig CTR angekündigt ist, gilt die Zustimmung von Bremen ACC Sektor HAN für die Durchführung von VN-Flügen oder eines SVFR-Fluges innerhalb der Braunschweig CTR als erteilt.

C.5.2 Die Verantwortlichkeit für Sonder-VFR-Verkehr wird grundsätzlich unter folgenden Auflagen an Braunschweig TWR übertragen:

C.5.2.1 Sonder-VFR-Flüge sind nicht zulässig

- bis IFR-Abflüge 2500ft im Steigflug passiert haben
- bei IFR-Anflügen nach Einleitung eines Standardinstrumentenanflugverfahrens bzw. wenn sich ein radargeführter IFR-Anflug näher als 10 NM von der Piste befindet.

Sonder VFR-Flüge, mit Ausnahme von Platzrundenflügen, haben die in der Sichtflugkarte veröffentlichten An- und Abflugstrecken zu benutzen.

C.5.2.2 Grundsätzlich darf sich nur ein Sonder-VFR-Flug innerhalb der Braunschweig CTR befinden.

Abweichungen hiervon sind zulässig bei Anwendung geografischer Staffelung.

Geografische Staffelung besteht:

- zwischen Luftfahrzeugen, die über NOVEMBER 2 (Kurven nach Norden) und WHISKEY 2 (Kurven nach Süden) halten
- zwischen Anflügen über WHISKEY 1 / 2 mit anschließender Südplatzrunde RWY 26 bzw. Direktanflug RWY 08 und Luftfahrzeugen, die über NOVEMBER 2 halten (Kurven nach Norden)
- zwischen An- und Abflügen über WHISKEY 1 und NOVEMBER 2 bzw. NOVEMBER 2 und WHISKEY 1 und Flügen südlich der BAB 2, jedoch nicht westlich WHISKEY 2
- bei Abflügen RWY 08, wenn das erste Luftfahrzeug NOVEMBER 2 passiert hat und der nachfolgende Abflug über ECHO erfolgt
- bei Abflügen RWY 08, wenn das vorausfliegende Luftfahrzeug über ECHO abfliegt und die BAB 2 nach Süden gekreuzt hat und das nachfolgende Luftfahrzeug über NOVEMBER 1, NOVEMBER 2/1 oder NOVEMBER 2/WHISKEY 1 abfliegt
- bei Platzrundenflügen mehrerer Luftfahrzeuge, sofern keine Ein- und Ausflüge in die / aus der CTR stattfinden und der Platzverkehrsleutnant für einen angemessenen Abstand zwischen den Luftfahrzeugen sorgt. Voraussetzung hierfür ist, dass der PL alle beteiligten Luftfahrzeuge ständig beobachten kann.

C.5.3 VFR-Flüge bei Nacht

Wenn zur verzögerungsfreien Abwicklung nötig, sind bei gleichzeitigem IFR-Verkehr und VFR-Flügen bei Nacht innerhalb Braunschweig CTR, VFR-Flüge bei Nacht nach erfolgter Koordination an Bremen ACC Sektor HAN zu übergeben.

Anmerkung: Die für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg anzuwendenden Sonnenauf- bzw. -untergangszeiten ergeben sich aus den im Luftfahrthandbuch Deutschland für Kassel veröffentlichten Werten minus 4 Minuten.

C.6 Fallschirmabsprünge.

Braunschweig TWR koordiniert vor dem Start des Absetzflugzeuges ggf. Steigflug, Flughöhe, SSR-Code und Frequenz für die Absetzfreigabe mit Bremen ACC Sektor HAN und stellt sicher, dass vor Erteilung der Absetzfreigabe das entsprechende Absprungebiet innerhalb der vertikalen Begrenzung der Braunschweig CTR frei von bekanntem Verkehr ist.

Anhang D.

Frequenzen und Festnetzverbindungen.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 19. November 2009

D.1 Frequenzen.

	VHF	UHF
Bremen Radar	131.325 MHz	259.725 MHz
Braunschweig TWR	120.050 MHz	369.025 MHz

D.2 Festnetzverbindungen.

D.2.1 Bremen ACC.

Supervisor Bremen ACC	#2199	Fax	+49 421 5372 120
HANB	#2068		+49 421 535 533
			+49 421 5149 922

D.2.2 Braunschweig TWR.

Platzlotse	#2311	über	+49 531 35 07 60
		Fax	+49 531 35 36 90

Seite absichtlich frei gelassen.

Anhang E.

Contingency-Verfahren.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 11. Februar 2010

E.1 Ausfall Braunschweig TWR.

Bei einem Ausfall von Braunschweig TWR finden keine IFR-An- und Abflüge zum und vom Flugplatz Braunschweig-Wolfsburg statt.

E.2 Ausfall Center Bremen.

E.2.1 Allgemeines.

Im Falle eines technischen oder katastrophengebunden 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 or +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:

- **Hannover Sektor:**
Contingency Sektor South Low auf dem TWR Hannover

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 SOUTH LOW (Hannover)	Meldungen	Arbeitsplatz	MFC-Nummer / Frequenz Öffentliches Telefon
CBSLP	Control Messages Expedite Clearances Approval Requests Revisions, Flightplan Data Estimates	Planner (Coordinator)	34 2501 Öffentliches Telefon +49-511-7797-120
CBSLE	Radar Coordination	Executive (Radar)	34 2599 Öffentliches Telefon +49-511-7797-120 Frequenzen 131.325 MHz 374.950MHz
Flight Data Assistant Brockzetel (FDA) CBNSA	Flightplan Data Estimates	Assistant North High, South High and North/West	34 7891 Öffentliches Telefon +49-4941-90-3037
Supervisor CBNSM	Procedures Capacity, Emergency	Supervisor Bremen für alle Contingency Arbeitsplätze	34 7898 Öffentliches Telefon +49-4941-90-3037

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

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

E.2.5.5 Sprachkommunikationssysteme

Alle Koordinationspartner von Bremen ACC stellen sicher, dass sie die MFC Nummern der Bremer Contingency Arbeitsplätze erreichen können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Bremen ACC einschließlich aller technischen Systeme ausgefallen ist. Das öffentliche Telefonnetz ist dabei als Ersatzsystem zu betrachten. Bei Übungen bleiben alle Bremer Systeme eingeschaltet, mit Ausnahme des OLDI Datenaustausches.

E.2.5.6 Austausch von Flugplandaten und Koordination.

Flugplandaten liegen in den Contingency Sektoren nicht immer vollständig vor.

ENDE