

Berichtigung

BAO-FVK Nr. 109/04
BAO-FDB Nr. 77/04

Durchführung von Serieneinflügen von Luftfahrzeugen der Airbusfamilie inklusive aller Frachtversionen

Version: 2.7
Gültig ab: 26.08.2010
Gültig bis: auf weiteres (DRF bis 07.10.2010)
Autor(en): J.-H. Baerens, CC/FB-N (Tel. 0421 5372 143)
Anzahl der Seiten (einschl. Berichtigung): 18

Diese Berichtigung ist Bestandteil der o. a. Betriebsanordnung und verbleibt bis zur nächsten Version bei der BAO.

1. Wesentliches

Konkretisierung zum Punkt Status des Serieneinfluges im **Punkt 3.4.3**

2. Berichtigungsverzeichnis

Version	Abschnitt	Seite(n)	einfügen, ersetzen, entfernen
2.7	Berichtigung	alle	ersetzen
	BAO und Anhänge		

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 checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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):												
Dieser LoA 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"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
*nur für Sektor(en):												

Verteiler BAO I: 1 - 4
 Herr F. Koch Herr J. Janocha Frau Ch. Heise

Seite absichtlich frei gelassen.

**BAO-FVK Nr. 109/04
BAO-FDB Nr. 77/04**

vom 31.07.2004

Durchführung von Serieneinflügen von Luftfahrzeugen der Airbusfamilie inklusive aller Frachtversionen

1. Vertrag über die flugsicherungsmäßige Einzelbetreuung der Serieneinflüge der Airbusfamilie inklusive aller Frachtversionen zwischen Airbus Deutschland GmbH und DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 01.10.2004 bis 31.12.2005
2. Gemeinsame Betriebsbestimmung der DFS Niederlassungen Bremen, Karlsruhe und Maastricht für die Airbus Deutschland GmbH und die Elbe Flugzeugwerke GmbH vom 16.12.2006
3. FDV1: Ausnahmegenehmigung für 8.33 KHz Raster vom 30.09.1999

1. Allgemeines

Serieneinflüge der Luftfahrzeugmuster AIRBUS können aufgrund ihrer nur bedingten Planbarkeit sowie der besonderen Bedürfnisse während des Fluges nicht im Rahmen der normalen Flugsicherungsdienste abgewickelt werden.

Die Betreuung dieser Flüge erfolgt durch grundsätzlich einen (1) Lotsen pro Luftfahrzeug von einem Sonderarbeitsplatz durch speziell in die Verfahren eingewiesenes Personal auf Sonderfrequenzen. Dieser Arbeitsplatz übernimmt sämtliche im Zusammenhang mit den aktuellen Flügen notwendige Koordination mit betroffenen Sektoren innerhalb der Niederlassung Bremen sowie mit anderen betroffenen FS- und LV-Stellen. Sofern es aus betrieblichen Gründen notwendig ist, kann ein zweiter Lotse auf einem weiteren Arbeitsplatz eingesetzt werden.

Die Flüge werden grundsätzlich von den Flugplätzen Hamburg-Finkenwerder und Dresden aus durchgeführt.

2. Zuständigkeiten

Anmerkung: Ausschließlich für die Abwicklung der AIRBUS – Testflüge ist die Bremen FIR in ein Fluggebiet Bremen Bereich West (unterhalb Hannover UIR) und Bremen Bereich Ost (unterhalb Rhein UIR) unterteilt. Die beiden Bereiche sind im nachfolgenden Text als Bereich Bremen Ost und Bereich Bremen West bezeichnet.

- 2.1 Airbus Deutschland GmbH ist zuständig für die rechtzeitige Übermittlung der Planungsdaten an TWR Hamburg und die DFS Niederlassungen Bremen, Karlsruhe und Maastricht.
- 2.2 Die Niederlassung Bremen ist zuständig für
 - die Übermittlung der von der Airbus Deutschland GmbH gelieferten Planungsdaten an die Luftverteidigung (COSA)
 - die flugsicherungsmäßige Betreuung der Serieneinflüge im Bereich der Bremen FIR und im Bereich der Rhein UIR FL285-, der zum ZB Bremen ACC gehört.
Anmerkung: Die flugsicherungsmäßige Betreuung der Serieneinflüge erfolgt für Flüge in den Bereich Bremen West grundsätzlich ausschließlich durch den Arbeitsplatz WWCAS (EBG Nord und Süd). Die flugsicherungsmäßige Betreuung der Serieneinflüge erfolgt für Flüge in den Bereich Bremen Ost grundsätzlich ausschließlich durch den Arbeitsplatz WWCAO (EBG Ost).
- 2.3 Die Niederlassung Maastricht (Lippe Radar) ist zuständig für die flugsicherungsmäßige Betreuung der Serieneinflüge im Bereich der Hannover UIR.

Die Niederlassung Karlsruhe ist zuständig für die flugsicherungsmäßige Betreuung der Serieneinflüge innerhalb der Rhein UIR FL285+.

- 2.4 Die Niederlassungen Bremen, Karlsruhe und Maastricht sind verantwortlich für die ständige Bereitstellung des für die Belange der Kontrolle und Betreuung von Serieneinflügen geschulten Personals von Montag bis Freitag täglich zwischen 09:00 und 20:00 LCL. Außerhalb der angeführten Zeiten kann die Betreuung nur nach Absprache mit dem jeweils zuständigen Supervisor der DFS gewährleistet werden. Die Absprache hierzu hat mit einem Zeitvorlauf von wenigstens 24 Stunden zu erfolgen.

3. Koordination

3.1 Planungsdaten

3.1.1 Die Airbus Deutschland GmbH übermittelt die folgenden Planungsdaten:

- a) Datum
- b) Luftfahrzeugmuster
- c) geplanter Startzeitraum (siehe Ziffer 3.1.2)
- d) voraussichtliche Flugdauer
- e) Flugprofil (unter Angabe des Flugplatzes, an dem der Serieneinflugteil „Anflüge“ stattfindet. Dieser Serieneinflugteil wird nicht von einem Sonderarbeitsplatz betreut)
- f) Besonderheiten wie z.B. Fotoflug (mit Darstellung Flugprofil)
- g) Fluggebiet (Angabe der FIR / UIR)
 - Bei Serieneinflügen, in deren Verlauf die Nutzung mehrerer FIR / UIR vorgesehen ist, sind diese in der zeitlichen Reihenfolge der Nutzung aufgelistet, wobei der Serieneinflug in der zuletzt aufgeführten FIR endet. Der Rückflug ist nicht mehr Teil des Serieneinfluges.
 - Folgt bei einem Serieneinflug nach Nutzung der Rhein UIR/Bereich Bremen Ost vor Beendigung des Serieneinfluges nur noch der Serieneinflugteil "Anflüge" an einem Flugplatz im Bereich Bremen West so ist der Bereich Bremen West nicht in der zeitlichen Reihenfolge der Nutzung aufzunehmen, da dieser Serieneinflugteil nicht von einem Sonderarbeitsplatz betreut wird.
 - Wird in der Vorankündigung des Fluges allein die Rhein UIR/Bereich Bremen Ost angezeigt, werden die Sonderarbeitsplätze für den Bereich Bremen West und Maastricht nicht besetzt. Der Serieneinflug beginnt und endet dann in der Rhein UIR/Bereich Bremen Ost.

3.1.2 Die Vorankündigung erfolgt nach folgendem Zeitplan:

Geplanter Startzeitraum	Vorankündigung
Mo bis 1300 LCL	Freitag der Vorwoche bis 1300 LCL
Di - Fr bis 1300 LCL	bis 1600 LCL des Vortages
Mo - Fr ab 1300 LCL	bis 1000 LCL des gleichen Tages
Sa - So	bis Freitag 1300 LCL

Änderungen der übermittelten Planungsdaten werden so früh wie möglich an die in Ziffer 3.1.1 genannten Stellen übermittelt.

3.1.3 Am jeweiligen Ereignistag informiert die Abteilung Flugbetrieb der Airbus Deutschland GmbH den Supervisor der Niederlassung Tower Hamburg und den Supervisor Center Bremen

- über eventuelle Verschiebungen der letzten übermittelten geschätzten Startzeit und sonstige relevanten Änderungen
- spätestens 15 Min. vor der voraussichtlichen Startzeit über die geplante Durchführung des Fluges.

Der Supervisor Center Bremen übermittelt die erhaltenen Informationen an die Supervisor der Center Maastricht und Karlsruhe, wenn diese von der Durchführung des Serieneinfluges betroffen sind und an COSA. Soweit notwendig, informiert er andere betroffene Luftraumnutzer.

3.1.4 Die für die Kommunikation erforderlichen Rufnummern sind als Anlage 7 der BAO beigefügt.

3.2 Arbeitsplatzbesetzung

3.2.1 Der Supervisor NL Bremen veranlasst nach Erhalt der Meldung gem. Ziffer 3.1.1 die Besetzung des Sonderarbeitsplatzes lageabhängig durch einen oder zwei entsprechend eingewiesene(n) Lotsen. Im Regelfall wird der Arbeitsplatz AIRBUS (WWCAS) besetzt. Für den Fall, dass zeitgleich AIRBUS Testflüge in den Bereichen Ost und West der Bremen FIR durchgeführt werden, wird ein Testflug vom Arbeitsplatz WWCAO betreut.

3.2.2 Bei Start in Hamburg-Finkenwerder ist die Platzkontrollstelle EDHI über die Besetzung des Arbeitsplatzes durch die jeweiligen Lotsen unter Angabe der Erreichbarkeit zu informieren.

3.2.3 Im Arbeitsplatznachweis des Sonderarbeitsplatzes Airbus sind zusätzlich zu den aktiven Betreuungszeiten auch die Wartezeiten zwischen 09:00 und 20:00 LCL, in der Zeit zwischen Montag und Freitag des/der für die Betreuung des Serieneinfluges vorgesehenen Mitarbeiter(s), soweit er/sie nicht an einem anderen Arbeitsplatz eingesetzt wurden, zu erfassen. An Wochenenden und Feiertagen sind nur die mit der Anmeldung beantragten und aktiven Betreuungszeiten zu erfassen.

Für die Rechnungserstellung an Airbus Deutschland GmbH ist ein Erhebungsbogen (Anlage 6) auszufüllen. Mehrere Flüge eines Tages können auf einem Formular zusammengefasst werden.

3.3 Frequenzmanagement

3.3.1 Zurzeit stehen in der Bremen FIR, Hannover und Rhein UIR insgesamt drei Frequenzen für die Durchführung von Serieneinflügen zur Verfügung. Die Frequenzen sind wie folgt geschaltet:

- | | |
|---------------------|--|
| - Center Bremen | 132.925 MHz, 133.265 MHz und 135.825 MHz |
| - Center Maastricht | 135.825 MHz |
| - Center Karlsruhe | 132.925 MHz |

Bei ausnahmsweise zeitgleicher Flugdurchführung von drei Serieneinflügen kann der Sonderarbeitsplatz Bremen abweichend von den Sonderfrequenzen zusätzlich auf die Frequenz 127.675 MHz für die Flugdurchführung innerhalb des Bereiches West der Bremen FIR zugreifen.

Die Übernahme der Verantwortlichkeit durch die jeweils andere FS-Stelle ist zwischen den beteiligten Sonderarbeitsplätzen abzusprechen.

Abweichungen von den Sonderfrequenzen bedürfen der Zustimmung des Luftfahrzeugführers. Für den im Flugprofil eines Serieneinfluges vorgesehenen Teil „Anflüge“ gilt die Zustimmung als erteilt.

Für die Serieneinflüge besteht eine Ausnahmegenehmigung, den 8.33-Luftraum ohne die vorgeschriebene Ausrüstung mit den entsprechenden Funkgeräten zu befliegen, solange sie von den Sonderarbeitsplätzen auf den Sonderfrequenzen (s. o., weiterhin 25 kHz-gerastert) betreut werden.

3.4 Koordinationsverfahren

- 3.4.1 Die Koordination und die Einholung der erforderlichen Freigaben für den Flug erfolgt ausschließlich zwischen den / durch die jeweiligen Sonderarbeitsplätze(n).
- 3.4.2 Aufgrund der Besonderheiten der Serieneinflüge erfolgt der Austausch von Übergabedaten grundsätzlich als telefonische Koordination zwischen den Sonderarbeitsplätzen.
- 3.4.3 Den Leistungs- und Abnahmeflügen der Airbus Deutschland GmbH ist durch BMV Az.: LR 16/60.61.01-03/42 FS91 vom 13.06.1991 in Absprache mit dem BMVg ein Vorrang eingeräumt worden, der dem Status "**Governmentflight**" entspricht. Dieser Vorrang wurde mit dem Vorbehalt gewährt, dass diese Regelung erst während des Fluges wirksam wird und damit dem FVK noch Gelegenheit gegeben ist, die einzelnen Flüge in das Verkehrsgeschehen zu integrieren. [Diese Vorrangbehandlung endet erst mit der Abschlusslandung.](#)
- 3.4.4 Findet der Serieneinflugteil "Anflüge" am Ende eines Serieneinfluges statt, gilt der Serieneinflug mit Beginn des ersten Anfluges als beendet. Hat der Teil "Anflüge" nicht in Hamburg-Finkenwerder stattgefunden, wird der Rückflug nach Hamburg-Finkenwerder als normaler IFR-Flug ohne die Besonderheiten eines Serieneinfluges durchgeführt.

Ausnahmen :

- Day/Night Profile und andere angekündigte Sonderprofile
- Auf Anfrage des Luftfahrzeugführers (z. B. Wiederholung von Teilen des Serieneinfluges nach den Anflügen).

Im Falle, dass bei einem Serieneinflug nach der Nutzung der Rhein UIR nur noch der Serieneinflugteil "Anflüge" an einem Flugplatz in der Bremen FIR durchgeführt wird, so ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer des Serieneinfluges gehalten den Serieneinflugteil an einem Punkt in der Rhein UIR zu beenden. Dieser ist so zu legen, dass er spätestens beim Verlassen der Rhein UIR erreicht wird. Ab diesem Zeitpunkt wird der Serieneinflug auf dem Weg zum Flugplatz, an dem der Serieneinflugteil "Anflüge" durchgeführt werden soll, als normaler IFR-Flug ohne die Besonderheiten eines Serieneinfluges fortgesetzt.

Beim Serieneinflugteil "Anflüge" teilt der verantwortliche Luftfahrzeugführer vor Beginn des Serieneinflugteils "Anflüge" der Anflugkontrollstelle des betreffenden Flugplatzes mit, dass es sich um einen Serieneinflug handelt und holt die den Besonderheiten des Serieneinfluges entsprechenden Flugverkehrscontrollfreigaben ein.

- 3.4.5 Für die Anflugphase ist das Luftfahrzeug auf die Frequenz des jeweiligen IFR-Kontrollarbeitsplatzes zu übergeben.
- 3.4.6 Bei der Koordination des Fluges ist folgendes zu berücksichtigen:

- die Abflugfreigabe soll einen ununterbrochenen Steigflug auf FL100 oder höher ermöglichen

-während des Abfluges muss mit Abweichungen von der freigegebenen Strecke, unter Umständen ohne oder nach kurzfristiger Ankündigung, gerechnet werden:

- z.B.
- Verlassen der SID, Steigflug nach dem Start geradeaus,
 - Einhalten der geplanten Strecke +/- 1 NM,
 - Ausführen von Tests, nach Freigabeerhalt, in FL100.

- **während des Anfluges** muss mit folgenden Flugmanövern gerechnet werden:

z.B. Ausführen von Tests in FL100 nach Freigabeerteilung,
Einleiten eines "rapid descent" auf 5000 MSL nach Erhalt der Sinkflugfreigabe,
Testen der ILS-Systeme durch
Sinken unter die Gleitweganzeige (GPW),
Einleiten eines "go around",
"level off" in niedriger Höhe (GPW),
Steigen auf die freigegebene Anflughöhe für ILS-Anflug "long final".

3.5 **Streckenführung bei Serieneinflügen in der Rhein UIR**

Bei Anmeldung eines Serieneinfluges nur in der Rhein UIR erfolgt der Flug aus dem Fluggebiet West in das Fluggebiet Ost der Bremen FIR grundsätzlich auf der kürzesten möglichen Strecke. In diesem Falle wird nur der Sonderarbeitsplatz besetzt, der für die Betreuung der AIRBUS Testflüge im Fluggebiet Ost der Bremen FIR zuständig ist. Dabei ist grundsätzlich eine Unterbrechung des Steigfluges in max. FL240 notwendig, sodass ein ununterbrochener Steigflug nach FL310 bzw. FL390 grundsätzlich nicht möglich ist.

In allen anderen Fällen wird eine Streckenfreigabe in Abhängigkeit von den Erfordernissen des Serieneinfluges und der aktuellen Verkehrs- bzw. Luftraumnutzungssituation erteilt.

3.6 **Serieneinflugteil Fotoflug**

- 3.6.1 Teil eines Serieneinfluges kann auch ein Fotoflug sein. Dieser wird entweder als erster oder alleiniger Teil eines Serieneinfluges durchgeführt.

Fotoflüge dienen dazu, den Kunden der Airbus Deutschland GmbH Foto- und Filmmaterial ihres Luftfahrzeuges zur Verfügung zu stellen. Dabei fliegt ein Airbus im Verband mit einem Luftfahrzeug, von dem aus die notwendigen Foto- und Filmaufnahmen gemacht werden.

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

Zur Herstellung und zur Auflösung des Verbandes und für besondere Flugmanöver sind in der Betriebsbestimmung Verfahren festgelegt:

- Aufschließen zum Verband während des Abfluges (keine Beteiligung des Sonderarbeitsplatzes)
- Aufschließen zum Verband im Streckenflug nach Einzelstart der Luftfahrzeuge (s. Punkt 3.6.2)
- Beendigung des Verbandsfluges während des Streckenfluges (s. Punkt 3.6.3)
- Beendigung des Verbandsfluges während der Landung (s. Punkt 3.6.4)
- Photo Box Procedure (s. Punkt 3.6.5)

3.6.2 Aufschließen zum Verband im Streckenflug nach Einzelstart der Luftfahrzeuge

Das Aufschließen zum Verband im Streckenflug ist nur am Tage, nur in VMC und nur außerhalb der Hamburg CTR möglich. Während des Aufschließens wird die Staffelungsverpflichtung an den Luftfahrzeugführer delegiert. Die Betriebsbestimmung beschreibt die weiteren rechtlichen Voraussetzungen für diese Staffelungsdelegierung.

Das Aufschließen selbst erfolgt nach folgendem Verfahren:

- ◆ Der Luftfahrzeugführer hat Sichtkontakt zu dem Luftfahrzeug gemeldet, zu dem er aufschließt.
 - Anzuwendende Sprechgruppe:
 - A : **REQUEST JOIN UP TRAFFIC IN SIGHT**
 - G : **APPROVED TO JOIN VISUALLY REPORT FORMATION TIGHT**
- ◆ Der Verbandsführer meldet das Herstellen des Verbandes.
 - Anzuwendende Sprechgruppe:
 - A : **FORMATION TIGHT**

3.6.3 Beendigung des Verbandsfluges während des Streckenfluges

Soll der Verbandsflug während des Streckenfluges beendet werden, beantragt der Verbandsführer bei der zuständigen Flugverkehrskontrolle Flugverkehrskontrollfreigaben zur Auflösung des Verbandes und zur Herstellung individueller Staffelung.

- ◆ Voraussetzung zur Auflösung des Verbandsfluges sind Sichtflugwetterbedingungen.
- ◆ Der Verbandsflug wird durch Höhenzuweisung, Kurszuweisung oder Geschwindigkeitsregelung aufgelöst.
- ◆ Bis die notwendige Staffelung hergestellt ist, liegt die Verantwortung, für einen angemessenen Abstand zu sorgen
 - bei Höhenzuweisungen bei dem Luftfahrzeugführer des unteren,
 - bei Kurszuweisungen bei dem Luftfahrzeugführer des abdrehenden Luftfahrzeuges und
 - bei Geschwindigkeitsregelungen bei dem Luftfahrzeugführer des langsameren Luftfahrzeuges.

3.6.4 Beendigung des Verbandsfluges während der Landung in EDHI

Die Beendigung des Verbandsfluges während der Landung ist nur möglich, wenn in der Hamburg CTR Sichtflugwetterbedingungen herrschen. Planen die Luftfahrzeugführer, den Verbandsflug während der Landung zu beenden, sind Rückfragen bezüglich der Wetterverhältnisse in der Kontrollzone Hamburg zu erwarten.

3.6.5 Photo Box Procedure

Ist es zur Durchführung des Fotofluges notwendig, die vorgeschriebenen Maximalabstände bei Verbandsflügen von horizontal 1 NM und vertikal 100 Fuß zeitweilig zu überschreiten, so wird das nachfolgend beschriebene Verfahren, Photo Box Procedure genannt, angewendet.

- ◆ Die Anwendung des Verfahrens ist nur am Tage, nur in VMC und nicht während der An- und Abflugphase zulässig.
- ◆ Bei Anwendung des Verfahrens überschreiten die Luftfahrzeuge nicht die folgenden Abstände von:
 - lateral 3 NM und
 - vertikal 1000 Fuß.
- ◆ Das Verfahren wird mit der Sprechgruppe "**REQUEST PHOTO BOX PROCEDURE**" eingeleitet.
- ◆ Während des Verfahrens ist die Staffelungsverpflichtung an die Luftfahrzeugführer delegiert. Die Betriebsbestimmung beschreibt die weiteren rechtlichen Voraussetzungen für die Staffelungsdelegation.

3.6.6 Verlust des Sichtkontaktes während des Verbandsflug

Ist der Sichtkontakt verloren gegangen, leitet der betroffene Luftfahrzeugführer Flugmanöver ein, die den Abstand vergrößern und informiert den Verbandsführer. Unmittelbar darauf hat der betroffene Luftfahrzeugführer die Flugverkehrskontrolle über die eingeleiteten Maßnahmen zu informieren und eine individuelle Freigabe einzuholen. Die Staffelungsverantwortung der Flugsicherung beginnt, sobald durch die eingeleiteten Maßnahmen Individualstaffelung hergestellt ist.

3.7 Funkausfallverfahren Serieneinflüge

Bei ganzem oder teilweisem Ausfall der Funkverbindung ist der Flug entsprechend der nachfolgend aufgeführten Verfahren fortzusetzen:

3.7.1 Bordseitiger Senderausfall

- Sofortige Transponderschaltung Mode A Code 7600
- Beibehalten der letzten zugewiesenen Flughöhe/-richtung.
- Die Flugsicherung wird versuchen Kontakt herzustellen.
- (Redewendung: c/s if you read squawk ident)
- Bei erfolgreicher Kontaktaufnahme erfolgt die Fortsetzung des Fluges entsprechend den Anweisungen der Flugsicherung.

Kommt keine Kontaktaufnahme zustande, ist der Flug gem. den unter 3.7.2 und 3.7.3 beschriebenen Verfahren fortzusetzen.

3.7.2 Bordseitiger Empfänger- oder Totalausfall im Bereich der Bremen FIR ¹⁾/Rhein UIR.

¹⁾ Gilt für Flüge in/aus dem Teil der Bremen FIR, der unterhalb der Rhein UIR liegt

- Sofortige Transponderschaltung Mode A Code 7600
- Beibehalten oder Einnehmen der letzten zugewiesenen Flughöhe/-richtung für **eine** Minute.
- Kursänderung direkt RAMAR und Sinkflug auf FL80.
- Passieren RAMAR in FL80 oder höher.
- Von RAMAR Weiterflug via T906-RARUP-STAR in FL80 oder höher zum ILS/IAF Hamburg-Finkenwerder.
- Sinkflug auf 4000 ft MSL im veröffentlichten IAF-Warteverfahren (1 Runde).
- Verzögerungsfreier ILS-Anflug nach Hamburg-Finkenwerder auf die für den Start genutzte Piste.
- Der Beginn des Anfluges ist durch "ident" anzuzeigen.

Geplante Manöver (Kurswechsel, Höhenänderungen, Beginn des Anfluges etc.) sind, soweit möglich, durch "blind transmissions" anzukündigen.

3.7.3 Bordseitiger Empfänger- oder Totalausfall im Bereich der Bremen FIR ²⁾/Hannover UIR.

²⁾ Gilt für Flüge in/aus dem Teil der Bremen FIR, der unterhalb der Hannover UIR liegt

- Sofortige Transponderschaltung Mode A Code 7600
- Beibehalten oder Einnehmen der letzten zugewiesenen Flughöhe/-richtung für **eine** Minute.
- Kursänderung direkt OSTOR und Sinkflug auf 4000 MSL.
- Von OSTOR Weiterflug über T904-RIBSO-STAR zum ILS/IAF Hamburg-Finkenwerder.
- Verzögerungsfreier ILS-Anflug nach Hamburg-Finkenwerder auf die für den Start genutzte Piste.
- Der Beginn des Anfluges ist durch "ident" anzuzeigen

Geplante Manöver (Kurswechsel, Höhenänderungen, Beginn des Anfluges etc.) sind, soweit möglich, durch "blind transmissions" anzukündigen.

4. Single Engine Verfahren

Wird von Airbus Deutschland GmbH das mit „single engine“ geflogene Flugprofil „Easy Jet 2“ (Anlage 4) angemeldet, hat der Sonderarbeitsplatz die Sektoren HAMW bzw. HAME darüber zu informieren.

Für den ununterbrochenen Steigflug im ersten Streckenteil des CAA Profiles, bei dem die A319 im Geradeausflug von 4000 MSL bis FL100 nur mit Triebwerk Nr. 1 fliegt (Triebwerk Nr. 2 „idle“), wird ein Verbleib auf der APP-Frequenz durch Airbus GmbH akzeptiert. Die Übergabe an den Sonderarbeitsplatz erfolgt spätestens nach Abschluss dieses Testabschnittes.

5. Durchführung von Prüfflügen in der Friedland-Area mit Start- und Zielflughafen Dresden

Anmerkung: Mit Friedland-Area wird das Gebiet der Rhein UIR nördlich der Linie HLZ – SUI bezeichnet.

5.1 Aus betrieblichen Gründen erfolgt der Hin- bzw. Rückflug zwischen Dresden und der Friedland-Area als Standard-IFR-Flug. Die Übergabe an den Sonderarbeitsplatz der Niederlassung Karlsruhe bzw. den zuständigen FVK-Arbeitsplatz (Rückflug) erfolgt flexibel (abhängig von Höhe und Verkehrslage) in der Regel nördlich von Berlin.

5.2 In der Friedland-Area wird der Funksprechverkehr grundsätzlich auf den Sonderfrequenzen 132.925 MHz oder 133.265 MHz durchgeführt.

5.3 Funkausfallverfahren

Bei ganzem oder teilweisem Ausfall der Funkverbindung während der gesamten Flugdauer des Prüffluges ist der Flug entsprechend der nachfolgend aufgeführten Verfahren fortzusetzen:

5.3.1. Bordseitiger Senderausfall.

- Sofortige Transponderschaltung Mode A Code 7600
- Beibehalten der letzten zugewiesenen Flughöhe/-richtung.
- Die Flugsicherung wird versuchen Kontakt herzustellen.
(Redewendung: c/s if you read squawk ident)
- Bei erfolgreicher Kontaktaufnahme erfolgt die Fortsetzung des Fluges entsprechend den Anweisungen der Flugsicherung.

Kommt keine Kontaktaufnahme zustande, ist der Flug gem. den unter Punkt 5.3.2. beschriebenen Verfahren fortzusetzen.

5.3.2 Bordseitiger Empfänger- oder Totalausfall.

- Sofortige Transponderschaltung Mode A Code 7600
- Beibehalten oder Einnehmen der letzten zugewiesenen Flughöhe/-richtung für **eine** Minute.
- Danach Kursänderung direkt GARKI unter Beibehaltung der Flughöhe.
- Einflug in das veröffentlichte Warteverfahren GARKI
- weiter entsprechend im AIP veröffentlichter Verfahren für die Piste, die für den Start genutzt wurde
 - RWY 22 Sinkflug im GARKI-Warteverfahren mit anschließendem ILS-Anflug
 - RWY 04 nach GARKI DCT DRN, Einflug in das DRN-Warteverfahren und Sinkflug im Warteverfahren mit anschließendem ILS-Anflug
- verzögerungsfreier ILS-Anflug
- Beginn des Anfluges ist durch "ident" anzuzeigen.

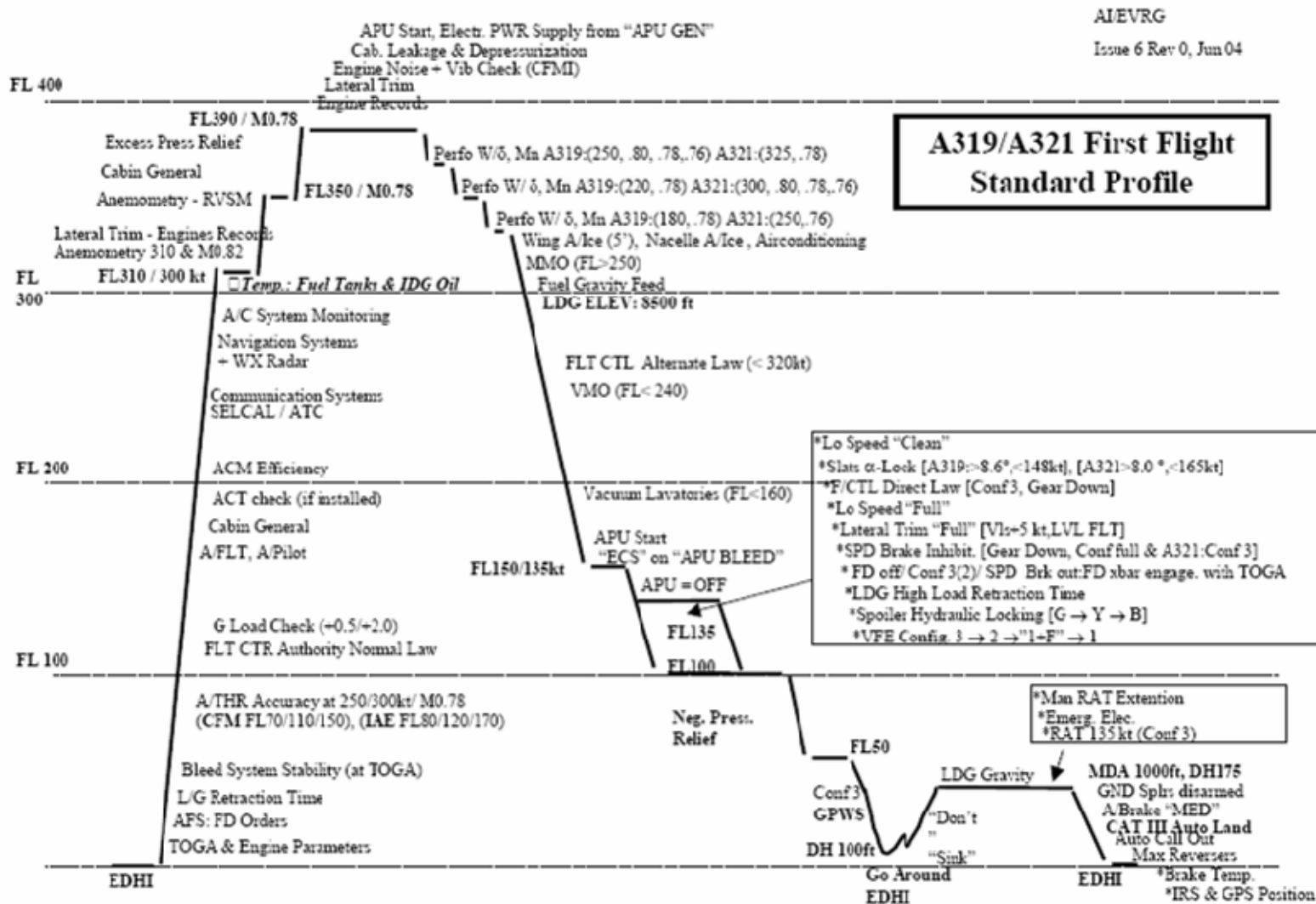
Geplante Manöver (Kurswechsel, Höhenänderungen, Beginn des Anfluges etc.) sind, soweit möglich, durch "blind transmissions" anzukündigen.

6. Anlagen

Folgende Anlagen sind Teil dieser BAO:

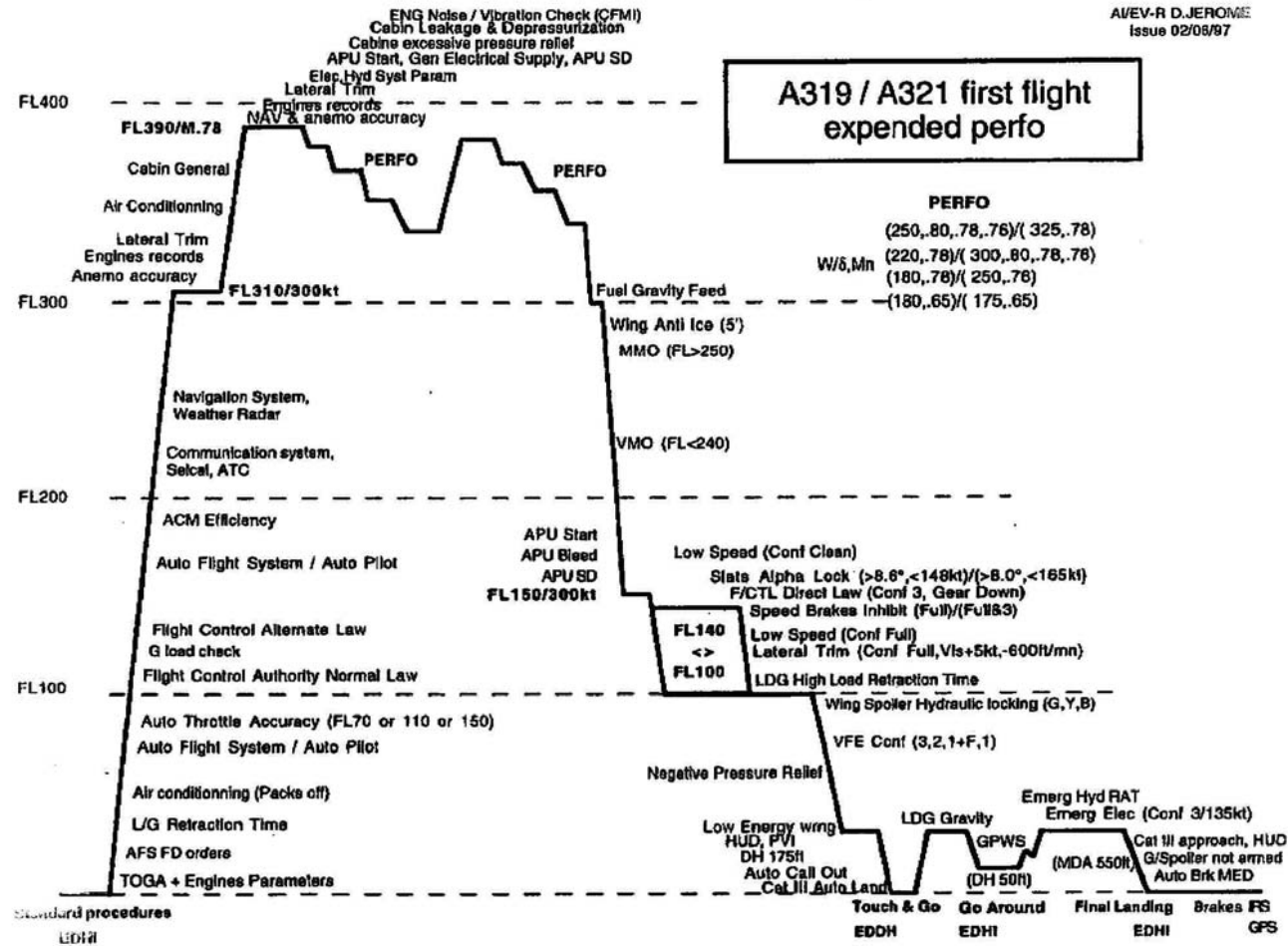
- Anlage 1: A319 / A321 first flight standard profile
- Anlage 2: A319 / A321 first flight expanded performance run
- Anlage 3: A319 / A321 first flight day/night profile
- Anlage 4: A318 - A 321 acceptance flight profile
- Anlage 5: A319 CAA Profile EasyJet Flight 2 (CAA - Civil Aviation Authority)
- Anlage 6: Erhebungsbogen für die gesonderte Leistungsabrechnung
- Anlage 7: Rufnummernverzeichnis

Anlage 1



AIEVRG
Issue 6 Rev 0, Jun 04

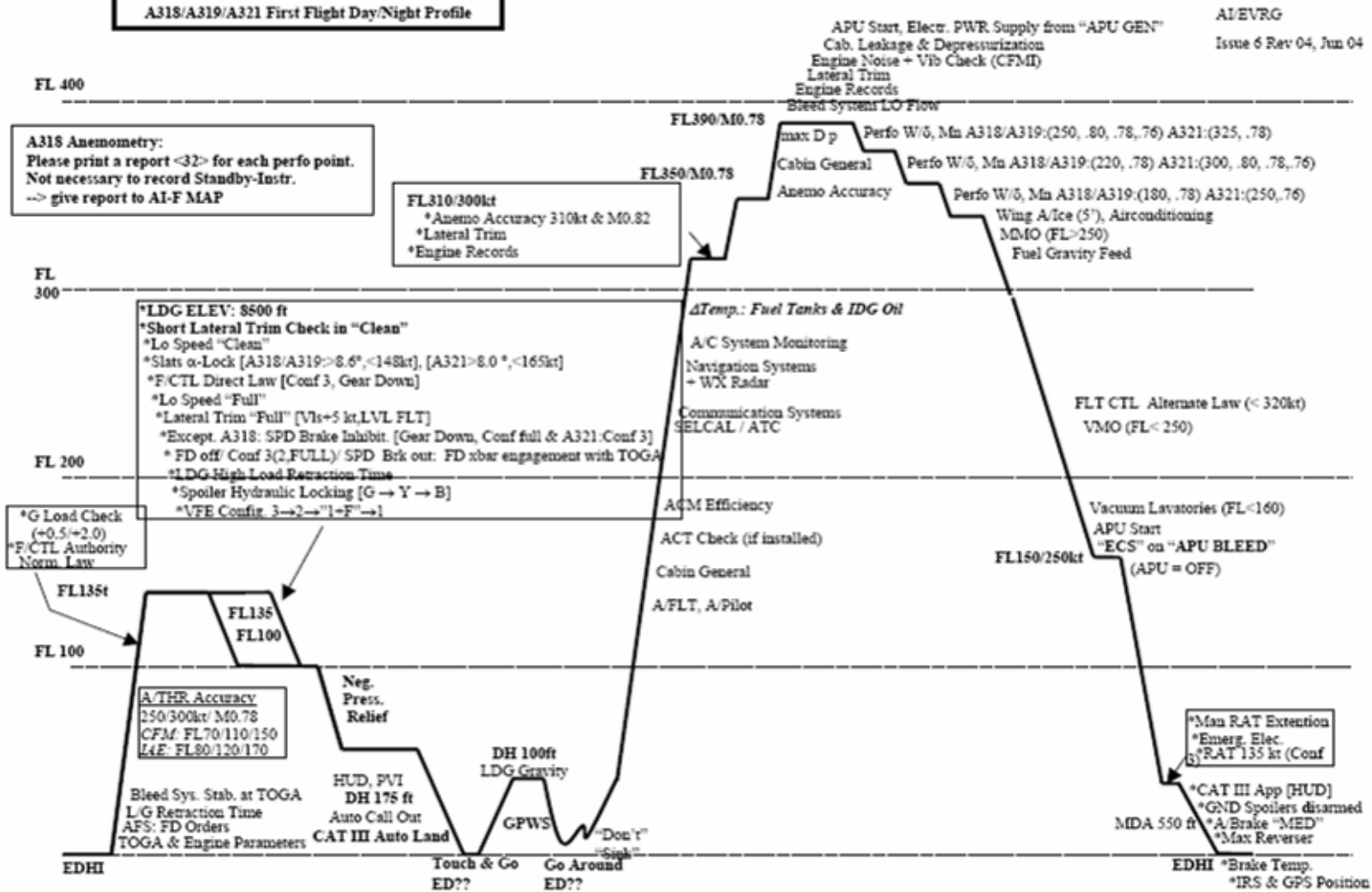
Anlage 2



Anlage 3

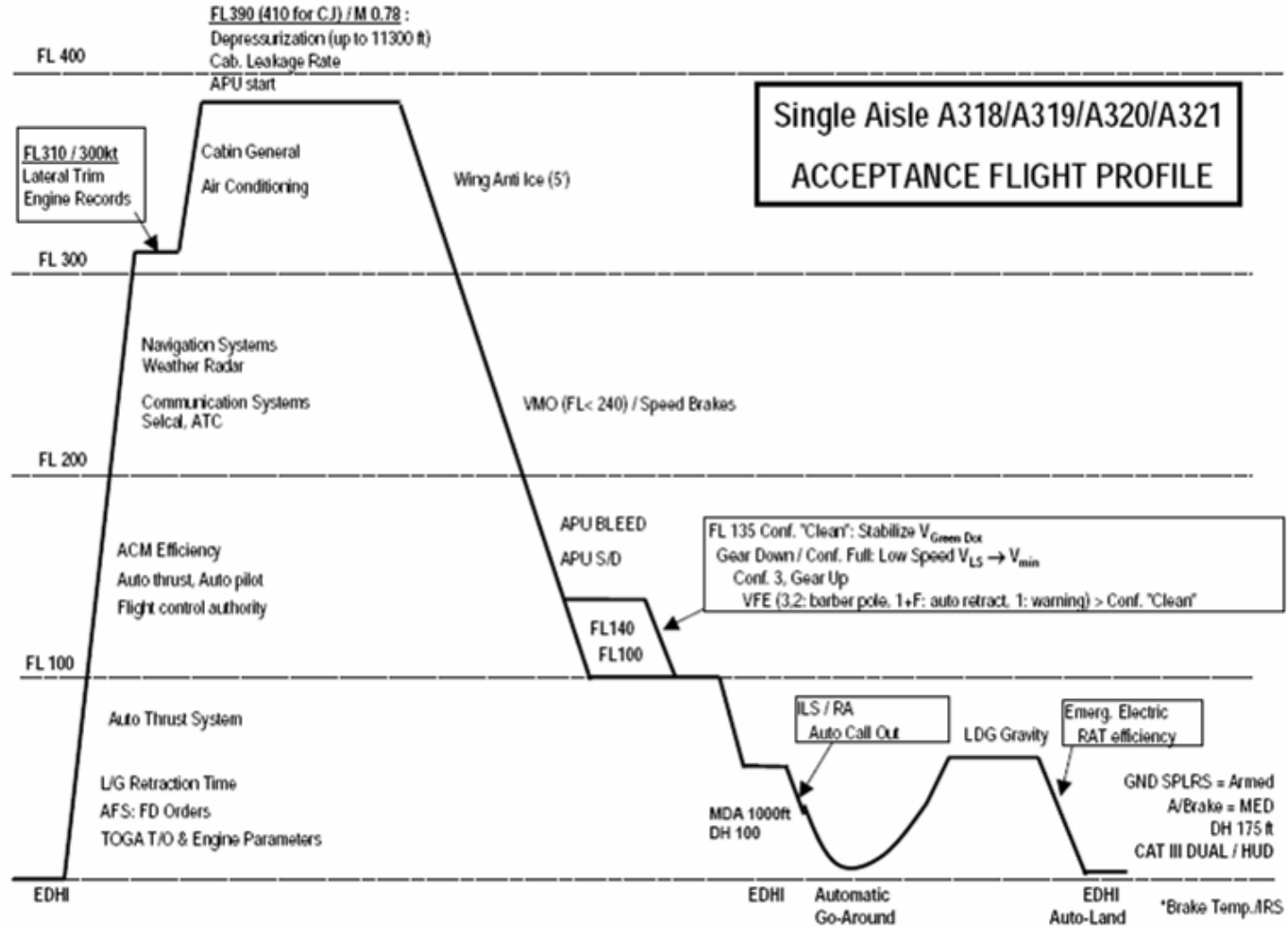
A318/A319/A321 First Flight Day/Night Profile

AI/EVRG
Issue 6 Rev 04, Jun 04



Anlage 4

Single Aisle Acceptance Flight Profile (CAM Issue 5 Rev 0 - June 04)



Anlage 6

Erhebungsbogen für die gesonderte Leistungsabrechnung

Airbus Deutschland GmbH

Datum:	Rufzeichen	Luftfahrzeugtyp	Zeiten und Initials (Zeiten von / bis gemäß Arbeitsplatznachweis WWCAS bzw. WWCAO)
---------------	-------------------	------------------------	--

Airbus Hamburg- Finkenwerder (A318/319/321, A380)			
MRTT			

ausgefülltes Formblatt über Operation Support CC/FB-N an Betriebswirtschaft CC/KB

Anlage 7

Rufnummernverzeichnis

Ansprechpartner	Telefon	Fax	SVS/ISIS
Airbus Hamburg			
Finkenwerder Flugleitung	040 7437 2228	040 7437 3783	2212
Finkenwerder TWR	040 7437 2011		2211
EADS EFW Dresden			
Herr Bach oder	0351 8839 3878 0171 227 0000	0351 8839 3625	
Vertretung : Herr Herrmann	0351 8839 2185	0351 8839 3105	
DFS TWR Hamburg			
Supervisor	040 5075 2380	040 507 11 743	2499
DFS Center Bremen			
Supervisor Sonderarbeitsplatz	0421 5372 120	0421 53 55 33	2199 2087 (2089)
DFS Center Maastricht			
Supervisor Sonderarbeitsplatz	+31 43 366 330	+31 43 3661 298	4901 4981
DFS Center Karlsruhe			
Supervisor Sonderarbeitsplatz	0721 693 903	0721 697 229	8799 8730

ENDE