

## EDDE AD 2.20 Local aerodrome regulations

### 1. Örtliche Flugbeschränkungen

Eine vorherige Genehmigung ist erforderlich (PPR) für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von 52 m oder mehr, sowie Luftfahrzeuge mit einem Abstand der äußeren Räder des Hauptfahrwerkes von 14 m und mehr (Luftfahrzeuge der Kategorie E und F). Anträge sind zu richten an: Verkehrsleiter vom Dienst, E-Mail: traffic@EDDE.aero, Tel.: +49 361 656 2251, Fax: +49 361 656 2238.

Strahlgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht die Lärmschutzanforderungen des ICAO Anhang 16, Kapitel III erfüllen sowie Luftfahrzeuge der Flugzeuggruppe S7 dürfen nur nach Genehmigung des Thüringer Landesverwaltungsamtes Referat 520 (Straßen- und Luftverkehr), E-Mail: luftverkehr@tlwa.thueringen.de starten und landen.

### 2. Einschränkungen des Nacht-, Sonn- und Feiertagsflugbetriebs

**2.1** Werktags in der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400) sowie sonn- und feiertags von 1900 bis 0700 (1800 bis 0600) dürfen **Propellerflugzeuge bis zu 2000 kg Höchstabflugmasse und Motorsegler** nur starten oder landen, wenn sie die nach ICAO Anhang 16, Kapitel 6 oder 10 festgelegten Lärmgrenzwerte um mindestens 8 dB (A) unterschreiten.

**2.2** In der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400) sowie sonn- und feiertags von 1900 bis 0700 (1800 bis 0600) dürfen **Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 2000 kg** nur starten und landen, wenn sie den nach ICAO Anhang 16, Kapitel 6 festgelegten Lärmgrenzwert von 80 dB (A) um mindestens 4 dB (A) unterschreiten oder nach sonstigen Zulassungsvorschriften als besonders lärmarm einzustufen sind.

**2.3 Hubschrauber** dürfen in der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400) nur mit Zustimmung der Luftaufsicht starten und landen. Flugbewegungen von Hubschraubern der Polizei, des Such- und Rettungsdienstes und von Luftfahrzeugen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sind von dieser Bestimmung ausgenommen.

**2.4** In der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400) dürfen **strahlgetriebene Luftfahrzeuge** nur starten oder landen, wenn sie die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte nicht überschreiten und in der beigefügten Anlage verzeichnet sind.

**2.5 Strahlgetriebene Luftfahrzeuge** mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von **mehr als 150.000 kg** dürfen grundsätzlich in der Zeit von 2200 bis 0500 (2100 bis 0400) nicht starten.

**2.6** In der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400) ist zum Start nur die Startbahn 27 und zur Landung nur die Landebahn 09 zu verwenden, sofern nicht die Benutzung dieser Start- und Landerichtungen aus meteorologischen Gründen oder Gründen der Flugsicherheit ausgeschlossen ist. Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 150.000 kg dürfen in der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400) auf der Startbahn 09 nicht starten.

Hievon ausgenommen sind:

**2.7** Landungen verspäteter planmäßig verkehrender Luftfahrzeuge im Linien-, Fracht- oder Charterverkehr, deren planmäßige Ankunft in Erfurt vor 2100 (2000) liegt sowie Starts dieser Luftfahrzeuge, deren planmäßiger Start in Erfurt vor 2100 (2000) liegt, sind von den Bestimmungen Nr. 2.2, 2.4 und 2.6 ausgenommen. Landungen sonstiger verspäteter planmäßig verkehrender Luftfahrzeuge sind bis 2200 (2100) von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.

**2.8** Verspätete, planmäßig verkehrende, strahlgetriebene Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 150.000 kg dürfen in der Zeit von 2200 bis 0500 (2100 bis 0400) nur auf Startbahn 27 und nur dann starten, wenn sie in der Anlage enthalten sind.

### 3. Einschränkungen des Platzflugbetriebes

**3.1** Zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende VFR An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sowie Gast- und Rundflüge mit Start- und Landeort am Flughafen Erfurt-Weimar und einer Flugdauer von weniger als 60 Minuten sind an Sonn- und Feiertagen nicht, an Werktagen montags bis freitags nur in der Zeit von 0700 bis 1800 (0600 bis 1700) und samstags nur in der Zeit von 0700 bis 1100 (0600 bis 1000) zulässig.

Für zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende VFR An- und Abflüge ist eine vorherige Genehmigung (PPR) erforderlich (Pkt. 5.2).

Anträge sind zu richten an: Verkehrsleiter vom Dienst, E-Mail: traffic@EDDE.aero, Tel.: +49 361 656 2251, Fax: +49 361 656 2238.

**3.2** Alle IFR-Übungsanflüge ohne geplante Abschlusslandung bedürfen der vorherigen Abstimmung mit München ACC (Tel.: +49 89 9780 884). 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 Fluglärmschutzaufgaben oder anderer örtlicher Flugbeschränkungen für den Flughafen Erfurt-Weimar.

### 1. Local flying restrictions

Aircraft with a wingspan of 52 m or more and aircraft with a distance of the outer wheels of the undercarriage of 14 m and more (aircraft Categories E and F) may only take off and land with prior permission (PPR). Requests shall be directed to: Duty traffic manager, e-mail: traffic@EDDE.aero, Tel.: +49 361 656 2251, fax: +49 361 656 2238.

Jet aircraft that do not fulfil the noise protection requirements according to ICAO Annex 16 Chapter III as well as aircraft of aircraft group S7 may only take off and land with permission from the "Thüringer Landesverwaltungsamt Referat 520 (Straßen- und Luftverkehr)" e-mail: luftverkehr@tlwa.thueringen.de.

### 2. Restrictions for night, sunday and holiday flight operations

**2.1** On workdays between 2100 and 0500 (2000 and 0400) as well as on Sundays and holidays between 1900 and 0700 (1800 and 0600) **propeller-driven aircraft up to 2000 kg maximum permissible take-off mass and powered gliders** are permitted to take off or land only if they fall below the noise limits according to ICAO Annex 16, Chapter 6 or 10 by at least 8 dB (A).

**2.2** Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) as well as on Sundays and holidays between 1900 and 0700 (1800 and 0600) **propeller-driven aircraft with a maximum permissible take-off mass of more than 2000 kg** are permitted to take off or land only if they fall below the noise limit of 80 dB (A) according to ICAO Annex 16, Chapter 6 by at least 4 dB (A) or are to be classified as being particularly low in noise according to other terms of admission.

**2.3** Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) **helicopters** are permitted to take off and land only with permission by the Luftaufsicht. Flights by helicopters of the police, the search and rescue service and of aircraft on a mission in disasters or rendering medical assistance are excluded from this regulation.

**2.4** Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) **jet aircraft** are permitted to take off or land only if they do not exceed the noise limits according to Annex 16, Volume 1, Chapter 3 pursuant to ICAO, and are included in the Attachment.

**2.5** Between 2200 and 0500 (2100 and 0400) **jet aircraft** with a maximum permissible take-off mass of **more than 150.000 kg** are generally not permitted to take off.

**2.6** Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) RWY 27 shall only be used for take-offs and RWY 09 only for landings, unless use of these take-off and landing directions is impossible for meteorological or flight safety reasons. Aircraft with a maximum permissible take-off mass of more than 150.000 kg are not permitted to take off from RWY 09 between 2100 and 0500 (2000 and 0400).

Excluded are:

**2.7** Landings of delayed scheduled aircraft in scheduled air services, cargo or charter traffic whose scheduled arrival at Erfurt is before 2100 (2000), as well as take-offs of these aircraft whose scheduled take-off at Erfurt is before 2100 (2000), are excluded from the regulations No. 2.2, 2.4 and 2.6. Landings of other delayed scheduled aircraft are excluded from the night flying restrictions until 2200 (2100).

**2.8** Between 2200 and 0500 (2100 and 0400) delayed scheduled jet aircraft with a maximum permissible take-off mass of more than 150.000 kg are permitted to take off on RWY 27 only if they are included in the Attachment.

### 3. Restrictions of local flight operations

**3.1** Repeated successive VFR approaches and departures of the same aircraft for training purposes as well as sight-seeing flights with take-off and landing at Erfurt Airport and a flight time of less than 60 minutes are not permitted on Sundays and holidays. They are permitted on workdays only between 0700 and 1800 (0600 and 1700), and on Saturdays only between 0700 and 1100 (0600 and 1000).

Repeated successive VFR approaches and departures for training purposes require prior permission (PPR) (section 5.2).

Requests shall be directed to: Duty traffic manager, e-mail: traffic@EDDE.aero, Tel.: +49 361 656 2251, fax: +49 361 656 2238.

**3.2** All IFR practice approaches without a planned full-stop landing require prior coordination with Munich ACC (Tel.: +49 89 9780 884). This coordination shall, as a rule, take place on the day of operation, from 0500 (0400), 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 or other local flight restrictions that may be applicable at Erfurt-Weimar Airport.

**Hinweis:** Aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation im betreuenden Anflugsektor kann es trotz erfolgter Abstimmung zu teilweiser oder ganzer Ablehnung des Trainingsprogramms kommen.

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

#### 4. Allgemeine Beschränkungen

#### 4. General restrictions

**4.1** Schubumkehr soll nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist; die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird von dieser Regelung nicht erfasst.

**4.1** Reverse thrust other than idle thrust shall only be used as far as necessary for safety reasons.

**4.2** In der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400) dürfen Triebwerksstandläufe nicht durchgeführt werden.

**4.2** Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) engine test runs are not permitted.

In der Zeit von 0500 bis 2100 (0400 bis 2000) sind Triebwerksstandläufe nur mit Zustimmung der Luftaufsicht erlaubt. Anträge sind zu richten an: Verkehrsleiter vom Dienst, E-Mail: traffic@EDDE.aero, Tel.: +49 361 656 2251, Fax +49 361 656 2238. Dabei soll die Geräuscheinwirkung auf die Anwohner so gering wie möglich gehalten werden.

Between 0500 and 2100 (0400 and 2000) engine test runs are only allowed with the approval of the aviation supervision authority (Luftaufsicht). Requests shall be directed to: Duty traffic manager, e-mail: traffic@EDDE.aero, Tel.: +49 361 656 2251, fax: +49 361 656 2238. Noise disturbance for residents shall be kept to a minimum.

Die Anzahl der Triebwerksprobeläufe ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken.

The number of engine test runs shall be reduced to a minimum.

#### 5. Ausnahmen

#### 5. Exceptions

**5.1** Über Ausnahmen von diesen Einschränkungen entscheidet das:

**5.1** Exceptions to these restrictions will be decided by the:

Thüringer Landesverwaltungsamt  
Referat 520 (Straßen- und Luftverkehr)  
Jorge-Semprún-Platz 4  
99423 Weimar  
Tel.: +49 361 573321461  
Fax: +49 361 573321462  
E-Mail: luftverkehr@tlvwa.thueringen.de

Thüringer Landesverwaltungsamt  
Referat 520 (Straßen- und Luftverkehr)  
Jorge-Semprún-Platz 4  
99423 Weimar  
Tel.: +49 361 573321461  
Fax: +49 361 573321462  
E-Mail: luftverkehr@tlvwa.thueringen.de

**5.2** Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:

**5.2** If necessary, applications shall be directed to:

Flughafen Erfurt GmbH  
Verkehrsleiter vom Dienst  
Binderslebener Landstraße 100  
99092 Erfurt  
Tel.: +49 361 656 2251  
Fax: +49 361 656 2238  
E-Mail: traffic@EDDE.aero

Flughafen Erfurt GmbH  
Duty traffic manager  
Binderslebener Landstraße 100  
99092 Erfurt  
Tel.: +49 361 656 2251  
Fax: +49 361 656 2238  
E-mail: traffic@EDDE.aero

#### 6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Rollbahnmittellinienfeuern und Haltebalken

#### 6. Guidance of aircraft by means of taxiway centre line lights and stop bars

**6.1** Zur Durchführung des Allwetterflugbetriebes und um die Rollverkehrsführung im Allgemeinen zu erleichtern, sind auf dem Flughafen Erfurt Rollbahnmittellinienfeuer und Haltebalken installiert.

**6.1** TWY centre line lights and stop bars are installed at Erfurt Airport to carry out all-weather operations and to facilitate the guidance of TWY traffic in general.

**6.2** Haltebalken werden unabhängig von der Rollbahnmittellinienbefehuerung betrieben. Sie bestehen aus einseitig gerichteten roten Unterflurfeuern, die vor einem Rollhalteort in Abständen von 3 Metern im rechten Winkel zur Rollbahnmittellinie über die gesamte Breite der Rollbahn angeordnet sind.

**6.2** Stop bars will be operated independently of the TWY centre line lighting. They consist of red surface lights directed to one side which are positioned at intervals of 3 m at right angles to the TWY centre line over the entire width of the TWY in front of a TWY holding position.

An den Abstellpositionen (Positionen) bestehen die Haltebalken aus fünf einseitig gerichteten roten Unterflurfeuern, die in Abständen von 1,5 Metern im rechten Winkel zur Standplatzmittellinie angeordnet werden. Das Überrollen eines eingeschalteten Haltebalkens ist in keinem Fall zulässig.

At the parking positions (positions), the stop bars consist of five uni-directional red surface lights which are positioned at intervals of 1.5 m at right angles to the centreline of the stand. Taxiing over a stop bar which is switched on is not permitted under any circumstances.

**6.3** Die Führung des Flugzeugrollverkehrs auf dem Vorfeld im Zuständigkeitsbereich der Flughafen Erfurt GmbH erfolgt durch die Vorfeldkontrolle. Die Vorfeldkontrolle weist Positionen für die Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld zu und führt die Luftfahrzeuge über Funk, Leitfahrzeuge und/ oder grün befeuerte Leitlinien dorthin.

**6.3** Apron control will guide taxiing airplanes on the apron in the area of responsibility of Erfurt Airport GmbH. Apron control will assign positions to aircraft on the apron and will guide aircraft to them via radio, follow-me cars and/or guiding lines lighted green.

**6.4** Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Positionen erfolgt durch Signale des Einweisers.

**6.4** The parking of aircraft on the positions will take place after signals from the marshaller have been received.

Auf den Positionen 21 – 44 erfolgt das Abstellen nach dem Ermessen des Luftfahrzeugführers, wobei das Bugrad auf den Bugrad-Haltebalken zu positionieren ist. Auf Anforderung des Luftfahrzeugführers kann das Abstellen an diesen Positionen durch einen Einweiser unterstützt werden.

Parking on positions 21 – 44 will be done at the discretion of the pilot-in-command; the nose wheel of the aircraft shall be positioned on the nose wheel stop bar. At the request of the pilot-in-command, parking in these positions can be aided by a marshaller.

#### 7. Starts bei geringer Sicht (LVTO)

#### 7. Low visibility take-offs (LVTO)

Starts bei geringer Sicht (LVTO) sind bei folgenden Pistensichtweiten (RVR) zugelassen:

Low visibility take-offs (LVTO) are permitted with the following runway visual ranges (RVR):

- Starts in Startrichtung 27: RVR nicht weniger als 75 m.
- Starts in Startrichtung 09: RVR nicht weniger als 125 m.

- Departures into departure direction 27: RVR not less than 75 m.
- Departures into departure direction 09: RVR not less than 125 m.

Sobald der Allwetterflugbetrieb nach CAT II oder III angekündigt ist, ist für alle Luftfahrzeuge das Rollen nur auf Rollwegen mit eingeschalteter Mittellinienbefehuerung oder nach gesonderter Anweisung der Deutschen Flugsicherung GmbH gestattet.

As soon as notice of CAT II or III all-weather operations has been given, all aircraft are permitted to taxi on taxiways with switched on centre line lighting only, or in accordance with separate instructions issued by the Deutsche Flugsicherung GmbH and/or the airport operator.

An den CAT II/III-Halteorten sind Haltebalken installiert, die nicht überrollt werden dürfen, wenn sie eingeschaltet sind. Freigaben jeglicher Art beinhalten keine Erlaubnis zum Überqueren eines eingeschalteten Haltebalkens.

Stop bars have been installed at the CAT II/III holding positions which may not be taxied over when they are switched on. No kind of clearance what-ever, includes permission to cross a stop bar which is switched on.

#### Anlage

Sämtliche Luftfahrzeuge bis zu einem Höchstabfluggewicht (MTOW) von 25.000 kg, die die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte nicht überschreiten sowie folgende Flugzeugtypen:

Airbus A300

Airbus A310

Airbus A319

Airbus A320

Airbus A321

Airbus A330

Airbus A340

B767-300ER/777-300ER

Boeing 727-100 Re-engined mit 3 Tay-Triebwerken

Boeing B737-300

Boeing B737-400

Boeing B737-500

McDonnell Douglas DC 10-30 und McDonnell Douglas MD80 (alle Versionen), diese jedoch beschränkt auf Landungen.

Lockheed L1011 und McDonnell Douglas DC 10, diese jedoch beschränkt auf Starts.

#### Attachment

All aircraft up to a MTOW of 25000 kg not exceeding the noise values found in Annex 16, Volume 1, Chapter 3 pursuant to ICAO, as well as the following aeroplane types:

Boeing B737-600/700/800

Boeing B747-400

Boeing B757

Boeing B767

Boeing B777

Fokker 70/100

Gulfstream IV

McDonnell Douglas DC8-70-Serie/series

McDonnell Douglas MD11

McDonnell Douglas MD90

McDonnell Douglas DC 10-30 and McDonnell Douglas MD80 (all versions); these, however, limited to landings.

Lockheed L1011 and McDonnell Douglas DC 10; these, however, limited to take-offs.

### EDDE AD 2.21 Noise abatement procedures

NIL

### EDDE AD 2.22 Flight procedures

NIL

### EDDE AD 2.23 Additional information

#### Erweiterter Datenaustausch zum ATM Netzwerk

In Anlehnung an einen Airport-CDM-Prozess erfolgt am Flughafen Erfurt-Weimar ein erweiterter Datenaustausch für Abflüge. Durch einen permanenten und automatisierten Meldungs-austausch mit dem Network Management Operations Center (NMOC) werden lokale Informationen zur Verbesserung der Netzwerkvorhersagen im europäischen Verkehrsflussmanagement (ATFCM) eingebunden.

Vom lokalen ATC-System erfolgt der Meldungs-austausch in das ATM-Netzwerk hierbei auf Basis der europäischen Standards für Airport CDM und nutzt die Meldungstypen:

- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- und ggf. Cancel DPI (C-DPI).

Mit der Erteilung der Anlassfreigabe wird ein voraussichtlicher Startzeitpunkt berechnet und an das NMOC gesendet. Der bis zu diesem Zeitpunkt im ATM-Netzwerk vorliegende Abflugzeitpunkt wird durch die Einbeziehung des Zeitpunktes der Anlassfreigabe in seiner Genauigkeit verbessert. Muss nach Erteilen der Anlassfreigabe ein Luftfahrzeug seine Triebwerke aus technischen Gründen wieder abstellen, wird der Flug im ATM-Netzwerk durch eine C-DPI abgemeldet. Eine hierauf folgende Flight Suspension mit dem Kommentar "Suspended by Departure Airport" kann vom AO durch eine Aktualisierung der EOBT (DLA oder CHG) aufgehoben werden.

Die grundsätzlichen Verfahren mit dem NMOC bestehen weiterhin.

#### Extended data exchange with the ATM network

Erfurt- Weimar Airport is conducting an extended data exchange for departing flights in a similar way to the Airport CDM process. By maintaining a permanent and automated message exchange with the Network Management Operations Centre (NMOC), local information is integrated into the European Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) to improve network forecasts.

The message exchange from the local ATC system to the ATM network takes place on the basis of European standards for Airport CDM, using the following message types:

- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- and Cancel DPI (C-DPI), as required.

When start-approval is issued, the estimated time of departure is calculated and transmitted to the NMOC. The use of the start-up approval time instead of the time stored earlier in the ATM network improves the accuracy of the departure time. If it becomes necessary for an aircraft to shut down its engines again for technical reasons, the flight will be cancelled in the ATM network by means of a C-DPI. The subsequent flight suspension with the comment "Suspended by departure airport" can be revoked by the aircraft operator by updating the EOBT (DLA or CHG).

The general procedures with the NMOC continue to be applicable.