

EDDE AD 2.1 Aerodrome Location Indicator and Name

EDDE Erfurt-Weimar

EDDE AD 2.2 Aerodrome Geographical and Administrative Data

1	ARP coordinates and site at AD	N 50 58 47.32 E 010 57 29.18 1300 m W of THR 28 on RWY centre line
2	Direction and distance from city	5,2 km (2.8 NM) W Erfurt
3	Elevation/Reference temperature	1036 ft / 22.2°C
4	MAG VAR/Annual change	2.1° E (2012,07) / -
5	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFTN	Flughafen Erfurt GmbH Binderslebener Landstraße 100 99092 Erfurt Flughafen Erfurt Tel.: +49 (0)361 656 0 +49 (0)361 656 22 00 (Information) +49 (0)361 656 22 50 (Aviation Supervision Office) +49 (0)361 656 22 51 (Verkehrsleitung) Fax: +49 (0)361 656 22 38 Telex: 341128 FHERF SITA: ERFAPXH
6	Types of traffic permitted	IFR / VFR
7	Remarks	Nil

EDDE AD 2.3 Operational Hours

1	AD Administration	H24 [PPR 2100 (2000) – 0500 (0400)]
2	Customs and immigration	Mon – Fri: 0500 (0400) – 2100 (2000); Other times: O/R
3	Health and sanitation	As AD Administration
4	AIS Briefing Office	-
5	ATS Reporting Office (ARO)	AIS-C H24 Tel.: +49 (0)69 78072 500 Fax: +49 (0)69 78072 505
6	MET Briefing Office	See EDDE AD 2.11
7	ATS	H24
8	Fuelling	As AD Administration
9	Handling	As AD Administration
10	Security	As AD Administration
11	De-icing	As AD Administration
12	Remarks	Nil

EDDE AD 2.4 Handling Services and Facilities

1	Cargo-handling facilities	Available
2	Fuel/oil types	Jet A1, AVGAS 100 LL / 80, 100, D-80, D-100, Multigrade, Turbo oil
3	Fuelling facilities/capacity	Tank trucks 100 LL, Jet A1
4	De-icing facilities	De-icing trucks; Kilfrost ABC-3 Type 2
5	Hangar space for visiting aircraft	Hangar 2: heated; width: 65 m, length: 70 m, main gate: 65 m wide height: 19 m; O/R
6	Repair facilities for visiting aircraft	Nil

EDDE AD 2.5 Passenger Facilities

1	Hotels	At the airport
2	Restaurants	Available
3	Transport	Taxi, rent-a-car, bus, tram
4	Medical facilities	First-aid room, ambulance
5	Bank and Post Office	Terminal B
6	Tourist Office	-
7	Remarks	Nil

EDDE AD 2.6 Rescue and Fire Fighting Services

1	AD category for fire fighting	7; O/R: 8
2	Rescue equipment	-
3	Capability for removal of disabled aircraft	Available in limited numbers; when needed, wreckage removal equipment must be requested from Frankfurt Main.
4	Remarks	Nil

EDDE AD 2.7 Seasonal Availability – Clearing

1	Types of clearing equipment	See seasonal snow plan
2	Clearance priorities	RWY, TWY, Ramp
3	Remarks	Seasonal availability unrestricted

EDDE AD 2.8 Aprons, Taxiways and Check Locations Data

1	Apron surface and strength	Apron (Ramp 1): 92700 m ² ; CONC, PCN 100/R/A/W/T Apron West (Ramp 2): 7500 m ² ; CONC, PCN 100/R/A/W/T Apron 3: 2900 m ² ; ASPH, PCN 50/F/C/W/T																																				
2	Taxiway width, surface and strength	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Designation</th> <th>Width (m)</th> <th>SFC</th> <th>Strength (PCN)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>22.5</td> <td>CONC</td> <td>100/R/A/W/T</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>22.5</td> <td>CONC</td> <td>100/R/A/W/T</td> </tr> <tr> <td>C*</td> <td>18.0</td> <td>ASPH</td> <td>39/F/B/X/T</td> </tr> <tr> <td>D*</td> <td>18.0</td> <td>CONC/ASPH</td> <td>39/R/B/X/T</td> </tr> <tr> <td>E**</td> <td>22.5</td> <td>CONC/ASPH</td> <td>100/R/A/W/T</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>22.5</td> <td>CONC</td> <td>100/R/A/W/T</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>22.5</td> <td>CONC</td> <td>100/R/A/W/T</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>15.0</td> <td>ASPH</td> <td>50/F/C/W/T</td> </tr> </tbody> </table> <p>* < 20 t MTOW only ** The longitudinal slope on last 70 m to RWY 10/28 is 1.7%.</p>	Designation	Width (m)	SFC	Strength (PCN)	A	22.5	CONC	100/R/A/W/T	B	22.5	CONC	100/R/A/W/T	C*	18.0	ASPH	39/F/B/X/T	D*	18.0	CONC/ASPH	39/R/B/X/T	E**	22.5	CONC/ASPH	100/R/A/W/T	F	22.5	CONC	100/R/A/W/T	S	22.5	CONC	100/R/A/W/T	W	15.0	ASPH	50/F/C/W/T
Designation	Width (m)	SFC	Strength (PCN)																																			
A	22.5	CONC	100/R/A/W/T																																			
B	22.5	CONC	100/R/A/W/T																																			
C*	18.0	ASPH	39/F/B/X/T																																			
D*	18.0	CONC/ASPH	39/R/B/X/T																																			
E**	22.5	CONC/ASPH	100/R/A/W/T																																			
F	22.5	CONC	100/R/A/W/T																																			
S	22.5	CONC	100/R/A/W/T																																			
W	15.0	ASPH	50/F/C/W/T																																			
3	ACL location and elevation	On RWYs: THR 10: 1025 ft THR 28: 1016 ft																																				
4	VOR/INS checkpoints	See Chart AD 2 EDDE 2-5A																																				
5	Remarks	Nil																																				

EDDE AD 2.9 Surface Movement Guidance and Control System and Markings

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	-
2	RWY and TWY markings and LGT	RWY centre line, RWY designations, THRs, touchdown zones, taxi holding positions, TWY centre line, parking position designators RWY, TWYs, apron (flood light) lighted.
3	Stop bars	R VRB LIH
4	Remarks	Nil

EDDE AD 2.10 Aerodrome Obstacles

Refer to EDDE AD 2.24 Aerodrome Obstacle Chart (AOC)

EDDE AD 2.11 Meteorological Information Provided

1	Associated MET Office	Advisory Center for Aviation (ACA) East
2	Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	ACA East 24 HR
4	Type of landing forecast Interval of issuance	TREND 30 MIN
5	Briefing/consultation provided	see No. 10 by phone
6	Flight documentation Language(s) used	Charts, abbreviated plain language text ²⁾ English, German
7	Charts and other information available for briefing or consultation	SWC, W/T Charts, SIGMET, METAR/TAF enroute ²⁾
8	Supplementary equipment available for providing information	-
9	ATS units provided with information	Erfurt TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Individual weather consultation: ACA East Tel.: 0900 10 77 22 2 ¹⁾ ¹⁾ Value-added service prices see GEN 3.5-13 and 14 ²⁾ Provided by: www.flugwetter.de

EDDE AD 2.12 Runway Physical Characteristics

Designations RWY No	True Bearing	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
10	097°	2600 x 50	85/F/C/W/T ASPH*	N 50 58 52.603 E 010 56 23.039	THR 1025 ft
28	277°	2600 x 50	85/F/C/W/T ASPH	N 50 58 42.889 E 010 58 24.574	THR 1016 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
see AOC	-	200 x 150	2720 x 300	Available	* Anti Skid
see AOC	-	200 x 150	2720 x 300	Available	* Anti Skid

EDDE AD 2.13 Declared Distances

RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
10	2600	2800	2600	2600	-
28	2600	2800	2600	2390	-

EDDE AD 2.14 Approach and Runway Lighting

RWY Designator	APCH light+ type INTST	THR light colour INTST	PAPI MEHT	TDZ, light	RWY centre line light spacing colour, INTST	RWY edge light colour INTST	RWY end light colour INTST	SWY light colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	W VRB LIH/LIL	G VRB LIH	3° 55 ft	W VRB LIH	* 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH	-
28	W VRB LIH/LIL	G VRB LIH	3° 57 ft	W VRB LIH	** 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH	-
Remarks: * Up to 1700 m W VRB LIH, 1700 – 2300 m R/W VRB LIH, 2300 – 2600 m R VRB LIH ** Up to 1490 m W VRB LIH, 1490 – 2090 m R/W VRB LIH, 2090 – 2390 m R VRB LIH + Sequence flash available								

EDDE AD 2.15 Other Lighting, Secondary Power Supply

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN white/white on TWR
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	See Chart AD 2 EDDE 2-5
3	TWY edge and centre line lighting	Edge: B LIL Centre line : G VRB LIH on TWY A, B, E, F, S, T2, T3, T4, T5, T6 Y/G VRB LIH on Ramp 1 connecting to TWYs R VRB LIH for exit from RWY onto following TWYs: A, B, E and F Stop bars
4	Secondary power supply/switch-over time	Available
5	Remarks	Nil

EDDE AD 2.16 Helicopter Landing Area

1	Coordinates TLOF or THR of FATO	-
2	TLOF and/or FATO elevation M/FT	-
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	-
4	True and MAG BRG of FATO	-
5	Declared distance available	-
6	APP and FATO lighting	-
7	Remarks	TWY D

EDDE AD 2.17 ATS Airspace

1	Designation and lateral limits	CTR Erfurt
2	Vertical limits	3000 ft MSL
3	Airspace classification	D
4	ATS unit call sign Language(s)	ERFURT TOWER English, German
5	Transition altitude	5000 ft MSL
6	Remarks	For detailed airspace description see ENR 2.1

EDDE AD 2.18 ATS Communication Facilities

Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
		121.500 243.00		Emergency frequencies for all services
	ERFURT RESCUE	121.550		
ATIS	ERFURT ATIS	133.450	H24	Designated operational coverage 45 NM, FL 200
APP	MÜNCHEN RADAR	126.175 386.775	* H24	Approach control for Erfurt is provided by München ATC * English, German
TWR	ERFURT TOWER	121.150 244.425 119.700	H24	Designated operational coverage 25 NM, 4000 ft Alternate frequency
	ERFURT GROUND	121.750	H24	
APRON	ERFURT APRON	121.900	H24	Taxi guidance on apron by FEG

EDDE AD 2.19 Radio Navigation and Landing Aids

Type of aid CAT of ILS (VAR), 2002	ID	Frequency kHz MHz	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna (ft)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
Erfurt						
DME	EFD	CH57y (112.05*)	H24	N 50 58 57.40 E 010 57 27.79	1077	Designated operational coverage 25 NM, FL 100 * Ghost frequency
DVOR/DME (1°E)	ERF	113.85 CH85y	H24	N 50 57 03.13 E 011 14 12.08	1283	Designated operational coverage 40 NM, FL 250 DVOR unusable in sector 175°–265° beyond below
						10 NM 3000 ft MSL 20 NM 4500 ft MSL 30 NM 6500 ft MSL
ILS 28 (CAT III) LOC (1°E)	IERW	109.90	H24	N 50 58 53.81 E 010 56 07.86		
GP		333.80		N 50 58 48.78 E 010 58 12.13		
MM	dot-dash	75		N 50 58 38.17 E 010 59 23.54		0.63 NM THR 28
NDB (LO)	ERT	425	H24	N 50 58 57.37 E 010 55 22.68		Operational range 35 NM Unusable: in sector beyond
						000°–100° 35 NM 100°–130° 28 NM 130°–360° 34 NM
ILS 10 (CAT III) LOC (1°E)	IERE	108.30	H24 H24	N 50 58 41.18 E 010 58 45.91		Usable: up to 17 NM in the sector ± 35°, in relation to the RCL up to 25 NM in the sector ± 10°, in relation to the RCL MIN intersection altitude in these areas: 3300 ft MSL
GP		334.10		N 50 58 55.36 E 010 56 37.48		
MM	dot-dash	75		N 50 58 57.44 E 010 55 22.31		0.65 NM THR 10

EDDE AD 2.20 Local Traffic Regulations

Örtliche Flugbeschränkungen

1. Örtliche Flugbeschränkungen

Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von 52 m oder mehr, sowie Luftfahrzeuge mit einem Abstand der äußeren Räder des Hauptfahrwerks von 14 m und mehr (Luftfahrzeuge der Kategorie E und F), sowie strahlgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht die Lärmschutzanforderungen des ICAO Anhang 16, Kapitel III erfüllen, dürfen nur mit Genehmigung des Thüringer Landesverwaltungsamt Referat 520 (Straßen- und Luftverkehr) starten und landen.

2. Einschränkungen des Nacht-, Sonn- und Feiertagflugbetriebs

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 Höchststflugmasse** 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 Höchststflugmasse 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 28 und zur Landung nur die Landebahn 10 zu verwenden, sofern nicht die Benutzung dieser Start- und Landrichtungen aus meteorologischen Gründen oder Gründen der Flugsicherheit ausgeschlossen ist. Grundsätzlich gilt diese Festlegung nur für eine Rückenwindkomponente bis 5 kt. 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 10 nicht starten.

Hiervon ausgenommen sind:

2.7 Landungen verspäteter planmäßig verkehrender Luftfahrzeuge im Lini-, Fracht- oder Pauschalflugverkehr, 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 28 und nur dann starten, wenn sie in der Anlage enthalten sind.

3. Einschränkungen des Platzflugbetriebes

Zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende VFR An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs sowie Gast- und Rundflüge mit Start- und Landeort am Flughafen Erfurt 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.

4. Allgemeine Beschränkungen

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.

4.2 In der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400) dürfen Triebwerksstandläufe nicht durchgeführt werden. In der Zeit von 0500 bis 2100 (0400 bis 2000) dürfen Triebwerksstandläufe nur mit Zustimmung der Luftaufsicht an den von der Luftaufsicht anzuweisenden Positionen durchgeführt werden. Die Luftaufsicht bestimmt bei Erteilung der Zustimmung in Abhängigkeit von der Wetterlage unter Berücksichtigung der Windrichtung den jeweiligen Standort für den Triebwerksprobelauf, um so die Lärmeinwirkung auf die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die Anzahl der Triebwerksprobeläufe ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken.

Local Flying Restrictions

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) as well as jet aircraft not fulfilling the noise protection requirements according to ICAO Annex 16 Chapter III, may only take off and land with permission from the „Thüringer Landesverwaltungsamt Referat 520 (Straßen- und Luftverkehr)“.

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 28 shall only be used for take-offs and RWY 10 only for landings, unless use of these take-off and landing directions is impossible for meteorological or flight safety reasons. As a rule, the afore-described applies only to a tail wind component of up to 5 kt. Aircraft with a maximum permissible take-off mass of more than 150.000 kg are not permitted to take off from RWY 10 between 2100 and 0500 (2000 and 0400).

Excluded are:

2.7 Landings of delayed scheduled aircraft in scheduled air services, cargo or all-inclusive air 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 28 only if they are included in the Attachment.

3. Restrictions of local flight operations

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).

4. General restrictions

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

4.2 Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) engine test runs are not permitted. Between 0500 and 2100 (0400 and 2000) engine test runs are permitted only with permission by the aviation supervision authority at the positions to be assigned by the aviation supervision authority. When granting permission, the aviation supervision authority will appoint the position for the engine test run, depending on the meteorological situation and wind direction to keep noise disturbance for people living near to the airport as low as possible. The number of engine test runs shall be reduced to a minimum.

5. Ausnahmen

5.1 Über Ausnahmen von diesen Einschränkungen entscheidet das:

Thüringer Landesverwaltungsamt
Referat 520 (Straßen- und Luftverkehr)
Weimarplatz 4
99423 Weimar
Tel.: +49 (0)361 3773 7461
Fax: +49 (0)361 3773 7462

5. Exceptions

5.1 Exceptions to these restrictions will be decided by the:

5.2 Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:

Flughafen Erfurt GmbH
Luftaufsicht
Binderslebener Landstraße 100
99092 Erfurt
Tel.: +49 (0)361 656 2250
Fax: +49 (0)361 656 2289

5.2 If necessary, applications shall be directed to:

6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Rollbahnmittellinienfeuern und Haltebalken

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

6.2 Haltebalken werden unabhängig von der Rollbahnmittellinienbefuerung 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.

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.

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 beleuchtete Leitlinien dorthin.

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

Auf den Positionen 21 – 44 erfolgt das Abstellen nach dem Ermessen des Luftfahrzeugführers, wobei der Bug des Luftfahrzeuges so nahe wie möglich an dem roten Haltebalken positioniert werden soll. Auf Anforderung des Luftfahrzeugführers kann das Abstellen an diesen Positionen durch einen Einweiser unterstützt werden.

7. Allwetterflugbetrieb

Allwetterflugbetrieb ist auf der Landebahn 28 nach CAT II, IIIa oder IIIb und auf der Landebahn 10 nach CAT II und IIIa zugelassen.

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

– Starts in Startrichtung 28: RVR nicht weniger als 75 m.

– Starts in Startrichtung 10: RVR nicht weniger als 125 m.

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

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.

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

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 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.

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

Parking on positions 21 – 44 will be done at the discretion of the pilot-in-command, whereby the bow of the aircraft shall be positioned as near to the red stop bar as possible. At the request of the pilot-in-command, parking in these positions can be aided by a marshaller.

7. All-weather operations

CAT II, IIIa or IIIb all-weather operations are permitted on RWY 28, CAT II and IIIa all-weather operations are permitted on RWY 10.

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

– Departures into departure direction 28: RVR not less than 75 m.

– Departures into departure direction 10: RVR not less than 125 m.

As soon as notice of CAT II or IIIa 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.

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
BAe 146/AVRO RJ-Serie/series
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
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.

EDDE AD 2.24 Charts related to the Aerodrome

See next pages

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank