

1.3 EINFLUSSFAKTOREN DES GLEICHZEITIGEN FLUGBETRIEBS AUF PARALLELEN PISTEN NACH IFR

1.3.3 Theoretische Studien zeigen, dass die maximale Anflugkapazität durch unabhängige parallele Anflüge erreicht werden kann, gefolgt von abhängigen parallelen Anflügen. Diese theoretischen Vorteile können dennoch in Wirklichkeit wegen konkreterer Schwierigkeiten bei der Umsetzung oft deutlich geringer sein.

1.3.5 Starten Abflüge während des gemischten oder halb-gemischtem Betriebs, müssen Lücken im zur Landung anfliegenden Verkehrsstrom geschaffen werden. Dies mindert die Anflugkapazität, um Abflügen Platz zu bieten und ist daher ein entscheidender, die maximale Aufnahmefähigkeit der Piste bestimmender Faktor. Wenn Abflüge auf der Landebahn starten, steigt auch die Wahrscheinlichkeit von Fehlanflügen mit entsprechend abnehmender Kapazität.

1.3.6 Einflüsse, die sich auf die maximale Kapazität oder die Attraktivität des Parallelflugbetriebs auswirken können, sind nicht auf die Pisten beschränkt zu berücksichtigen. Rollfeldlayout und Lage der Flughafenterminals relativ zu den Pisten können es erforderlich machen, mit dem Rollverkehr aktive Pisten zu queren, eine Situation, die nicht nur zu Verspätungen, sondern durch die Möglichkeit eines ungewollten Aufenthalts im Start- und Landebereich auch zur Absenkung des Sicherheitsniveaus führen kann. Das gesamte Umfeld des Bodenverkehrs muss sorgfältig bewertet werden, wenn festgelegt wird, wie die Pisten im Einzelnen zu benutzen sind.

1.3.7 Die Entscheidung, an einem bestimmten Platz gleichzeitigen Flugbetrieb durchzuführen, muss jeden der vorgenannten Gesichtspunkte sowie alle anderen Beschränkungen, z. B. Umweltaspekte, berücksichtigen.

1.3 FACTORS AFFECTING SIMULTANEOUS OPERATIONS ON PARALLEL INSTRUMENT RUNWAYS

1.3.3 Theoretical studies indicate that the maximum arrival capacity may be achieved by operating independent parallel approaches, followed by dependent parallel approaches. These theoretical gains can, however, often be significantly lower in practice due to practical difficulties associated with implementation.

1.3.5 When there are aircraft departing during mixed or semi-mixed operations, gaps have to be created in the landing stream. The effect of this is a reduction in the arrival capacity in order to accommodate departures; hence, it is a critical factor in determining the maximum runway capacity. Also, when operating departures on the landing runway, the probability of missed approaches increases with a corresponding reduction in capacity.

1.3.6 Factors that can affect the maximum capacity or the desirability of operating parallel runways simultaneously are not limited to runway considerations. Taxiway layout and the position of passenger terminals relative to the runways can make it necessary for traffic to cross active runways, a situation which may lead not only to delays but also to a reduction in the level of safety due to the possibility of runway incursions. The total surface movement environment must be carefully assessed when determining how particular parallel runways are to be used.

1.3.7 The decision to implement simultaneous operations at a particular location must take into consideration all of the foregoing factors, as well as any other constraints such as environmental considerations.