

1.3 DEN PARALLELFLUGBETRIEB AUF PARALLELEN IFR-PISTEN BEEINFLUSSENDE FAKTOREN

1.3.3 Theoretische Studien deuten darauf hin, dass die maximale Anflugkapazität durch unabhängige parallele Anflüge erreicht werden kann, gefolgt von abhängigen parallelen Anflügen. Diese theoretischen Vorteile können allerdings aufgrund der mit der Umsetzung in die Praxis verbundenen Problematik oft deutlich geringer ausfallen.

1.3.5 Starten Abflüge während des gemischten oder halb-gemischtem Betriebs, müssen freie Intervalle im zur Landung anfliegenden Verkehrsstrom geschaffen werden. Folglich wird die Aufnahmefähigkeit für Anflüge reduziert und an die Abflüge angepasst; mithin, bei der Bestimmung der maximalen Pistenkapazität ist das ein entscheidender Faktor. Ferner steigt bei der Abwicklung von Abflügen auf der Landebahn die Wahrscheinlichkeit von Fehlanflügen mit entsprechend abnehmender Kapazität.

1.3.6 Faktoren, die sich auf die maximale Kapazität oder die beabsichtigte Umsetzung des Parallelflugbetriebs auswirken können, sind nicht allein unter dem Aspekt der Pistenutzung zu betrachten. Rollfeldlayout und die Lage der Flughafenterminals zu den Pisten können es für den Rollverkehr erforderlich machen, aktive Pisten zu queren, eine Situation, die nicht nur zu Verspätungen, sondern durch die Möglichkeit eines irregulären Eindringens in den Start- und Landebereich auch zur Absenkung des Sicherheitsniveaus führen kann. Bei der Festlegung, wie bestimmte parallele Pisten zu nutzen sind, ist das gesamte Umfeld des Bodenverkehrs sorgfältig zu beurteilen.

1.3.7 Die Entscheidung, an einem bestimmten Platz Parallelflugbetrieb durchzuführen, muss alle vorgenannten Aspekte sowie jede weitere Beschränkung, z. B. Umweltgesichtspunkte, berücksichtigen.

2.3 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.