

VC POLICY

VERTICAL APPROACH PROFILE

Auf Grund von Forderungen nach Lärmreduzierung und Effizienzverbesserung werden Änderungen der standardisierten Anflugverfahren getestet.

Flugunfalluntersuchungen zeigen, dass die risikoreichsten Phasen eines Fluges der Anflug und die Landung sind.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen auch, dass einer der wichtigsten Faktoren für eine sichere Landung ein stabilisierter Anflug ist.

Die Vereinigung Cockpit fordert im Hinblick auf das vertikale Anflugprofil:

1. Jeder Endanflug soll einen konstanten Anflugwinkel von 3° ab einer Höhe von 2000ft AAL aufweisen. Der Anflug soll so konstruiert sein, dass ein Anschneiden dieses Winkels von unten möglich sein muss.
2. Anflüge oder Teile von Anflügen, die einen steileren Anflugwinkel als 3° aufweisen, dürfen nur dann veröffentlicht werden, wenn dies aus Gründen der Hindernisfreiheit nötig ist.

Unter anderem erhöhen folgende Faktoren das Risiko eines Fluges mit einem steileren Anflug:

- erhöhte Arbeitsbelastung
- erhöhte Wahrscheinlichkeit eines unstabilierten Anflugs und von Fehlanflügen
- abweichendes Landeverhalten
- geringere Triebwerksdrehzahl (und dadurch deutlich länger dauerndes Engine-Spool-Up)
- geringere Sicherheitsmargen zum Ausgleich der Wetterbedingungen auf den Anflug (Rückenwind, Temperatur, Vereisung)
- erhöhtes Risiko von harten Landungen und Tailstrikes
- zu spätes Aufsetzen und mögliches Überschießen der Bahn