DFS Deutsche Flugsicherung

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (German Air Navigation Services)
Büro der Nachrichten für Luftfahrer (Aeronautical Publication Agency)
Am DFS-Campus 7 · 63225 Langen · Germany
Redaktion/Editorial office: desk@dfs.de
https://dfs.de

AIP AIC

VFR 01/21

11 MAR 2021

Darstellung der IFR-Endanfüge auf der ICAO-Karte 1:500.000 zur Erhöhung der Flugsicherheit im Luftraum der Klasse E

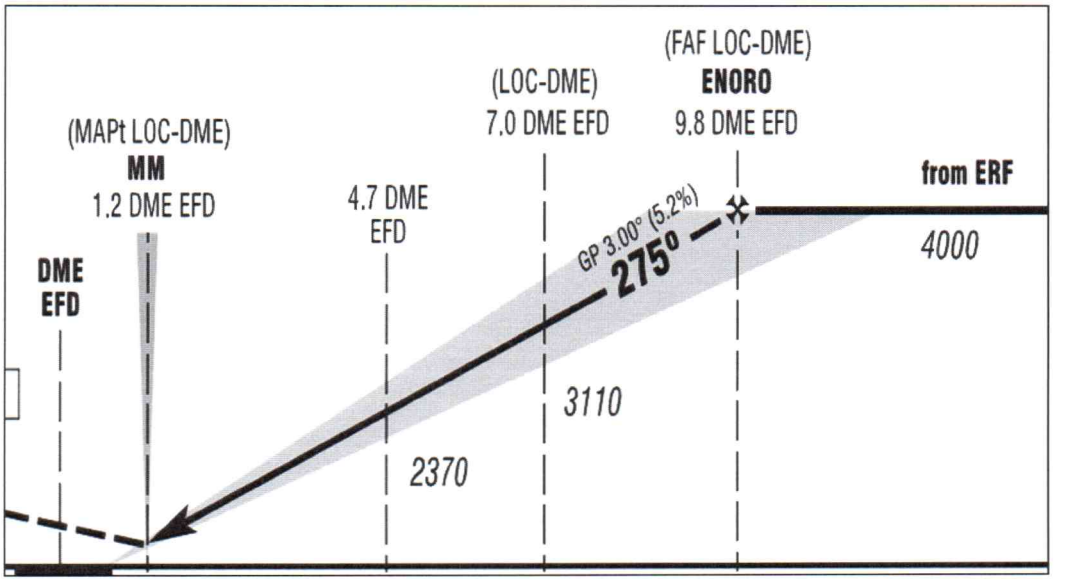
In der Bundesrepublik Deutschland ist nicht an allen kontrollierten Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb ein Luftraum der Klasse C oder D (nicht CTR) eingerichtet. Die IFR-Flugverfahren verlaufen hier außerhalb der Kontrollzone im Luftraum E bzw. in einer TMZ (ebenfalls Luftraum E), wo bei VMC-Bedingungen auch unkontrollierte VFR-Flüge unterwegs sind. Obwohl in der Umgebung dieser Flugplätze grundsätzlich überall mit IFR-An/Abflügen zu rechnen ist, stellen sich die IFR-Endanflüge als besonders sensibel hinsichtlich einer IFR/VFR-Mischproblematik dar. Abweichend von den generell gültigen Ausweichregeln haben VFR-Piloten gemäß den luftrechtlichen Vorgaben anderen im Endanflug befindlichen Luftfahrzeugen hier immer auszuweichen. Hinzu kommt, dass in der Flugphase "Endanflug" sich die Luftfahrzeuge sowohl lateral (Verlängerung der RWY-Ausrichtung) als auch vertikal (in der Regel 3° Sinkprofil) stets auf den exakt gleichen Flugprofilen befinden (s. a. u. a. Abbildungsbeispiel einer IFR-Anflugkarte).

Depiction of IFR final approaches on the ICAO chart 1:500.000 to increase flight safety in Class E airspace

In the Federal Republic of Germany, Class C or D airspaces (non-CTR) have not been established at all controlled aerodromes with IFR operations. At these aerodromes, IFR flight procedures take place outside the control zone in Class E airspace or a TMZ (also Class E airspace) where uncontrolled VFR flights are also taking place in VMC. Although IFR arrivals and departures can generally be expected everywhere in the vicinity of these aerodromes, IFR final approaches are particularly susceptible to the problems of an IFR/VFR traffic mix. In deviation from generally applicable right-of-way rules, VFR pilots shall always give way here to other aircraft on the final approach path in accordance with air traffic regulations. In addition, aircraft in the final approach flight phase are always on exactly the same flight profiles laterally (extension of runway orientation) and vertically (typically 3° descent angle).(Also see example of IFR approach chart below)

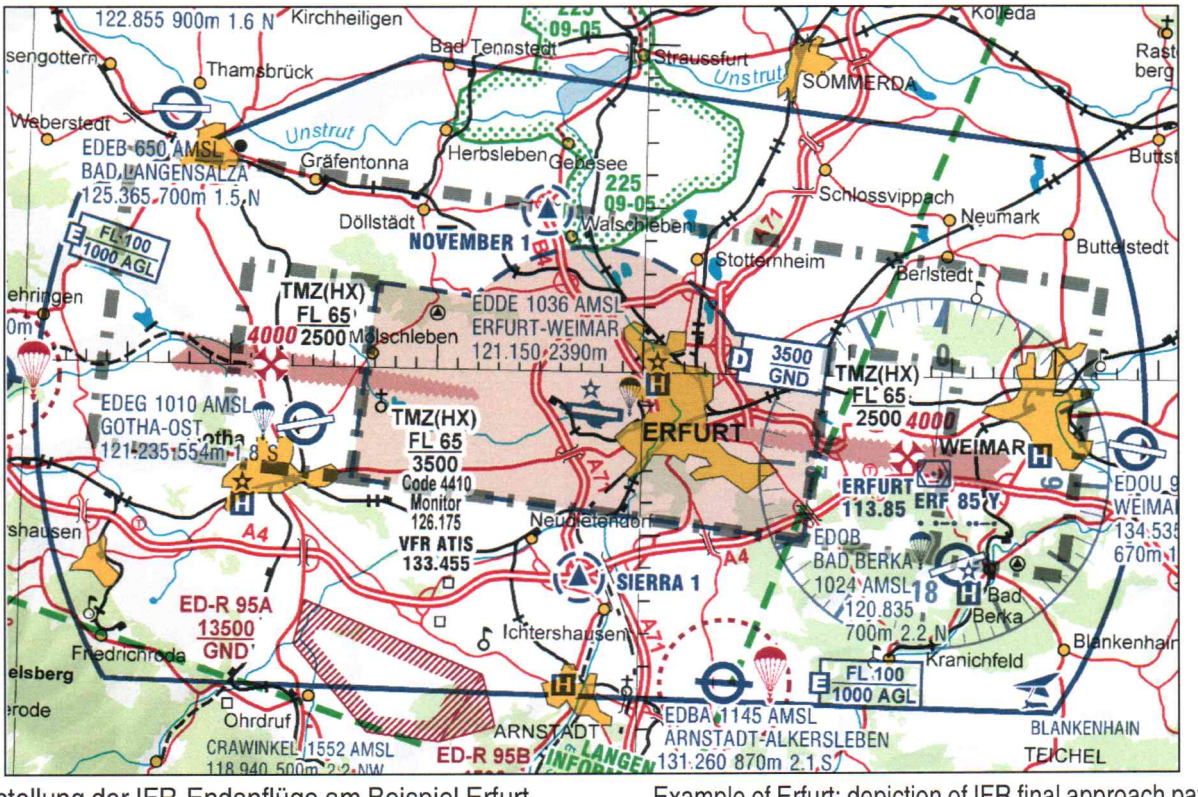
Beispielhaftes IFR-Vertikalflugprofil:

Exemplary vertical IFR flight profile:



Um die Aufmerksamkeit für die IFR-Endanflugbereiche gegenüber den VFR-Piloten zu erhöhen, werden in der ICAO-Karte 1:500.000 (Ausgabe 25 MAR 2021) die IFR-Endanflüge inklusive der jeweiligen Flughöhe am Beginn des Endanfluges (Final Approach Fix, FAF bzw. Final Approach Point, FAP) schematisch an ausgewählten IFR-Flugplätzen dargestellt (s. u. a. Beispiel Erfurt).

In order to increase the attention of VFR pilots to the IFR final approach areas, the ICAO chart 1:500.000 (25 MAR 2021 edition) will include schematic depictions of the IFR final approach paths for selected IFR aerodromes including their respective altitudes at the beginning of the final approach (final approach fix, FAF, and/or final approach point, FAP) (See example of Erfurt below).



Darstellung der IFR-Endanflüge am Beispiel Erfurt

Example of Erfurt: depiction of IFR final approach paths

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Dabei wurden in einem ersten Schritt die kontrollierten IFR-Fluglätze ausgewählt, an denen zivile IFR-Anflüge außerhalb der Kontrollzone keinen besonderen Schutz durch Luftraum der Klasse C oder D (nicht CTR) erfahren und damit eine verfahrensmäßige Trennung von IFR- und VFR-Flügen seitens der Flugsicherung nicht möglich ist. Die entsprechende Maßnahme in der ICAO-Karte soll zunächst einer einjährigen praktischen Erprobung (Auswahl der IFR-Flugplätze, Art der Darstellung etc.) unterliegen mit anschließender Bewertung hinsichtlich der Wirksamkeit und ggf. Erweiterung auf weitere IFR-Flugplätze.

In a first step, those controlled IFR aerodromes have been selected where civil IFR approaches outside the control zone are not particularly protected by Class C or D airspace (non-CTR) and where procedural separation between IFR and VFR flights can therefore not be provided by air traffic control. This depiction in the ICAO chart is to be tested in practice for one year (selected IFR aerodromes, type of depiction, etc.) and will later be subject to an assessment regarding effectiveness; other IFR aerodromes will possibly follow.

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH