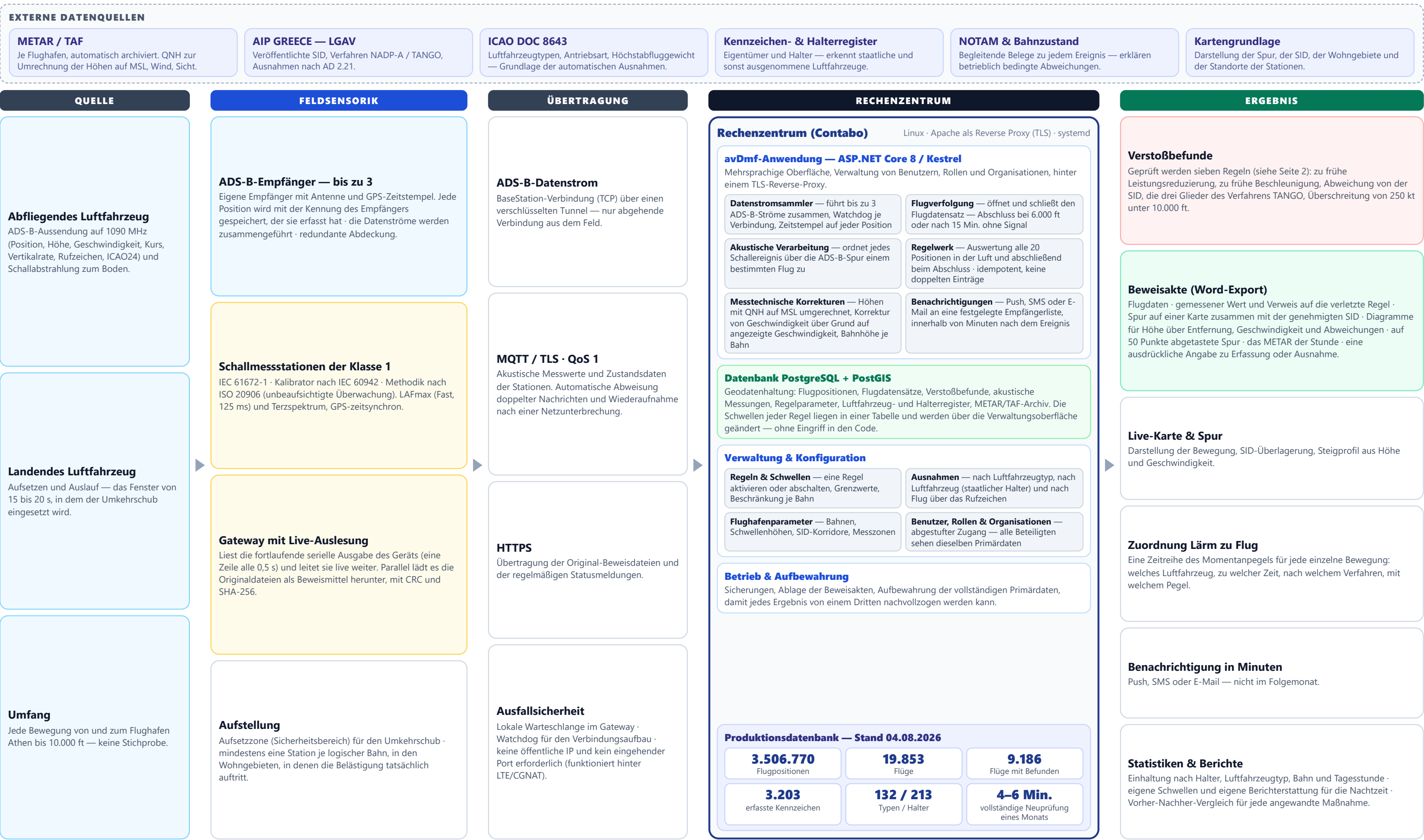




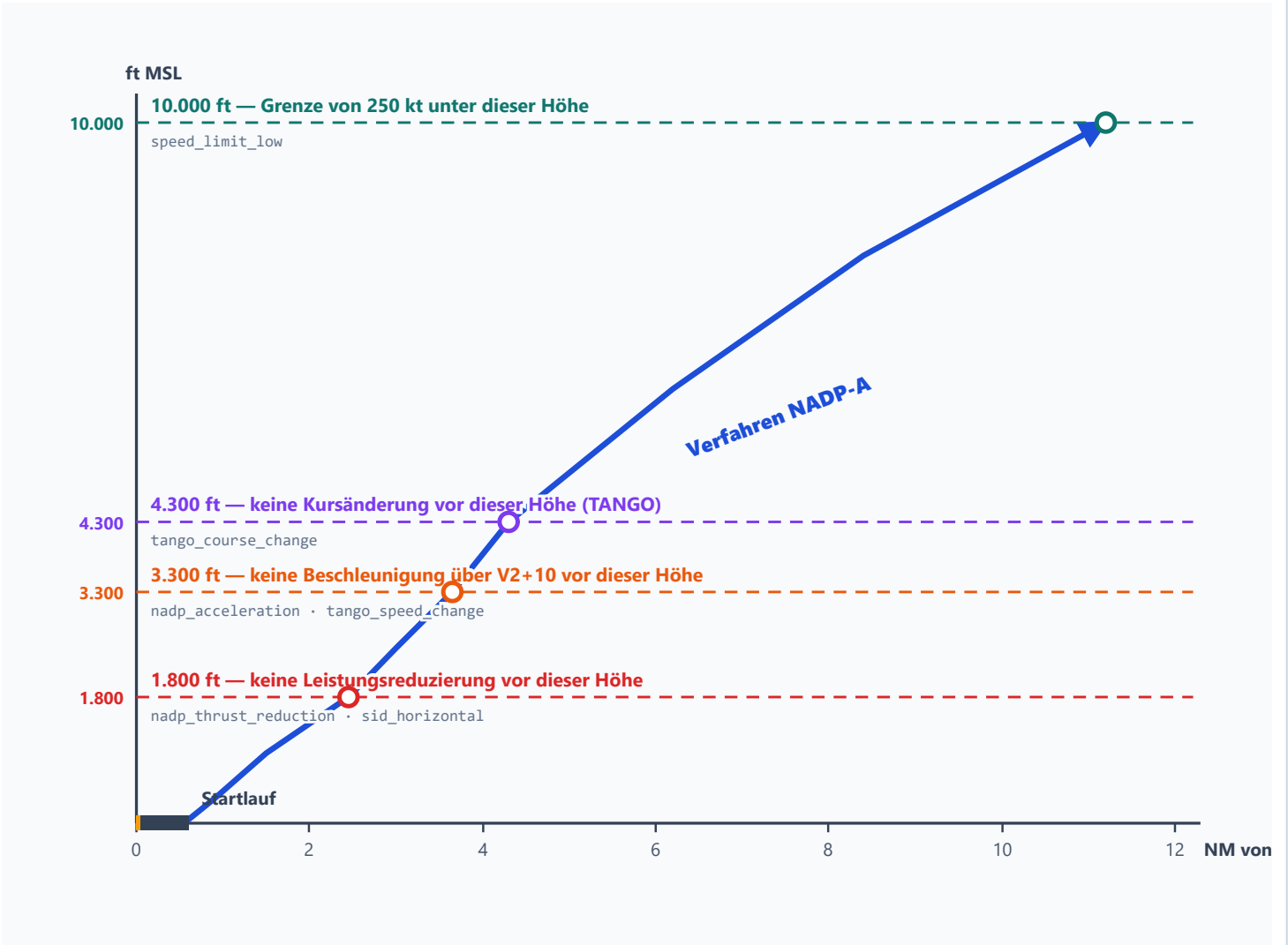
Draufsicht — Flughafen, Messzonen, Stationen

Schematische Darstellung; nicht maßstabsgetreu.



Profil — Steigweg und Regelschwellen

Höhen in ft MSL, umgerechnet mit dem QNH aus dem METAR.



LANDUNG — ERKENNUNG VON UMKEHRSCHUB ÜBER LEERLAUF (IN ENTWICKLUNG)

1. Auslöser Aufsetzen

Aufsetzen aus ADS-B: Zeitstempel und Bahn.

2. Analysefenster

Die ersten etwa 15–20 s des Auslaufs — dort wird der Umkehrschub eingesetzt.

3. Erkennung des Einsatzes

Steiler Anstieg des LAFmax zusammen mit einer breitbandigen spektralen Signatur (Terzband).

4. Räumliche Prüfung — TDOA

Die Quelle bewegt sich mit Landegeschwindigkeit entlang der Bahnachse.

5. Einordnung

Leerlauf oder über Leerlauf, mit einer je Luftfahrzeugtyp kalibrierten Schwelle.

6. Akte & Freigabe

Beweismittel, Zuverlässigkeitsgrad, METAR — und ein Mensch im Ablauf vor jeder Ausstellung.

Die geprüften Regeln, ihre Rechtsgrundlage und ihre Schwellen

Code	Was geprüft wird	Rechtsgrundlage	Schwellen	Bahnen
nadp_thrust_reduction	Zu frühe Reduzierung der Startleistung	AIP GREECE LGAV AD 2.21.3(a)	unter 1.800 ft MSL	03L · 03R
nadp_acceleration	Zu frühe Beschleunigung über die Anfangssteiggeschwindigkeit (V2+10)	AIP GREECE LGAV AD 2.21.3(a)	unter 3.300 ft MSL · +10 kt	03L · 03R
sid_horizontal	Abweichung der horizontalen Spur von der veröffentlichten SID	AIP GREECE LGAV AD 2.21.3(b)	unter 1.800 ft	03L · 03R
tango_takeoff_point	Startlauf außerhalb der ersten 300 m der Bahn begonnen (Zwischeneinmündung genutzt)	Verfahren TANGO / SID 4 RWY 03R	300 m von der Schwelle · 30 kt	03R
tango_speed_change	Anfangsgeschwindigkeit um mehr als 10 kt verändert	Verfahren TANGO	bis 3.300 ft · 10 kt	03R
tango_course_change	Kursänderung vor 4.300 ft	Verfahren TANGO · AD 2.21.3(b)	bis 4.300 ft · 20°	03R
speed_limit_low	Überschreitung von 250 kt unter 10.000 ft	Allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung	250 kt + 10 kt Toleranz	alle