

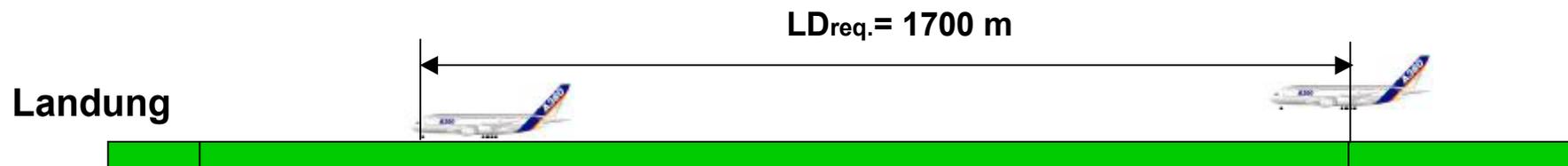
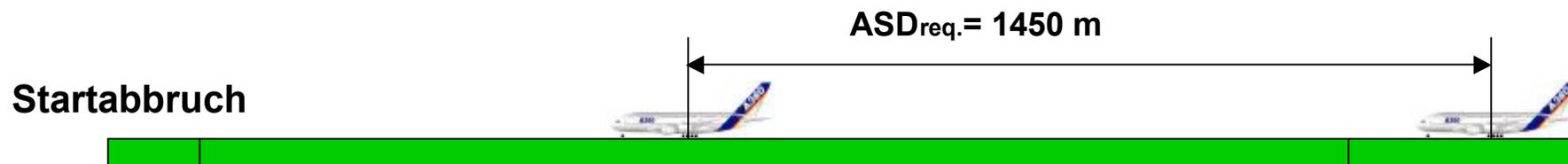
Start- und Landebahnverlängerung Hamburg-Finkenwerder

Kapitel 5:

Realistisches Maximalgewicht 330 t

- Die Betrachtung realistischer Flugaufträge führt zu folgenden maximalen Gewichten und maximalen Start-, Startabbruch- und Landestrecken:
 - Passagierversion 352 t Start – und Landegewicht
1500 m erforderliche Start- und Startabbruchstrecke
1780 m erforderliche Landestrecke
 - Frachtversion 327 t Start – und Landegewicht
1450 m erforderliche Start- und Startabbruchstrecke
1700 m erforderliche Landestrecke
- Die Passagierversion erfordert längere Bahnlängen als die Frachtversion.
- Nach Airbus Aussagen ist eine Bahnlänge von 2684 m – wie sie das 1. Planfeststellungsverfahren von Mai 2000 zur Verfügung stellt – ausreichend für die A 380-800 Passagierversion.
- Die folgenden Seiten zeigen detaillierte Hintergründe, warum eine Bahnlänge von 2684 m auch für die Frachtversion bei einem realistischen Maximalgewicht von 327 t (aufgerundet auf 330 t) ausreichend ist.

Zusammenfassung A 380 - 800 Frachtversion mit realistischem Maximalgewicht 330 t



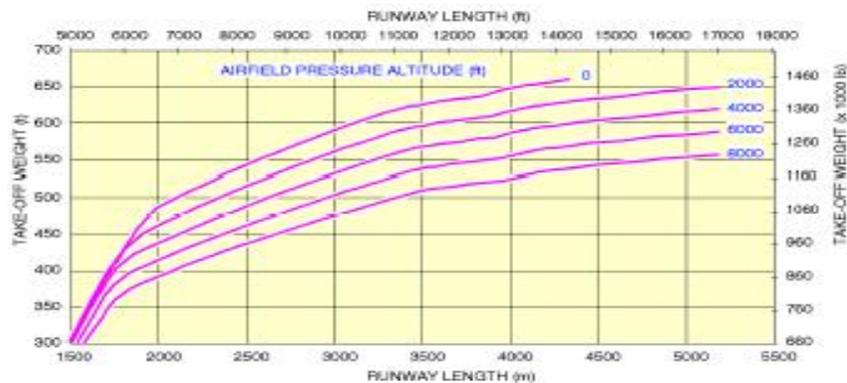
Für alle Beispiele: A 380-800 Frachtversion Bahn 23 Temperatur 15° C

Die folgenden Seiten geben weitere Informationen über bestimmte Einflüsse auf die bisher ermittelten Start-, Startabbruch- und Landestrecken:

- Ermittlung der Start - und Startabbruchstrecke
- Landung aus Richtung Nordost (Landebahn 23)
- Temperaturanstieg auf 30° C
- Anfluggeschwindigkeiten und 3,5° Anflugwinkel
- Landungen auf einer nassen Bahn

A380 PRELIMINARY DATA AIRPLANE CHARACTERISTICS

NOTE: THESE CURVES ARE GIVEN FOR INFORMATION ONLY.
THE APPROVED VALUES ARE STATED IN THE "OPERATING MANUALS"
SPECIFIC TO THE AIRLINE OPERATING THE AIRCRAFT.



Take-Off Weight Limitation
ISA + 15 ° C L35 FT TRENT 977 Engines
A380-843F Model

ZAC5 05 08 02 0 BAW0 01

3-3-2
Page 3
JUL 01/02

Printed in France

Diese Seite stellt das Airbus Internet zur Verfügung. Gezeigt wird die **Takeoff Weight Limitation** vom A 380-800 Frachter. Nach JAR/FAR Richtlinien müssen für einen Start (Takeoff) u.a. drei Startberechnungen überprüft werden:

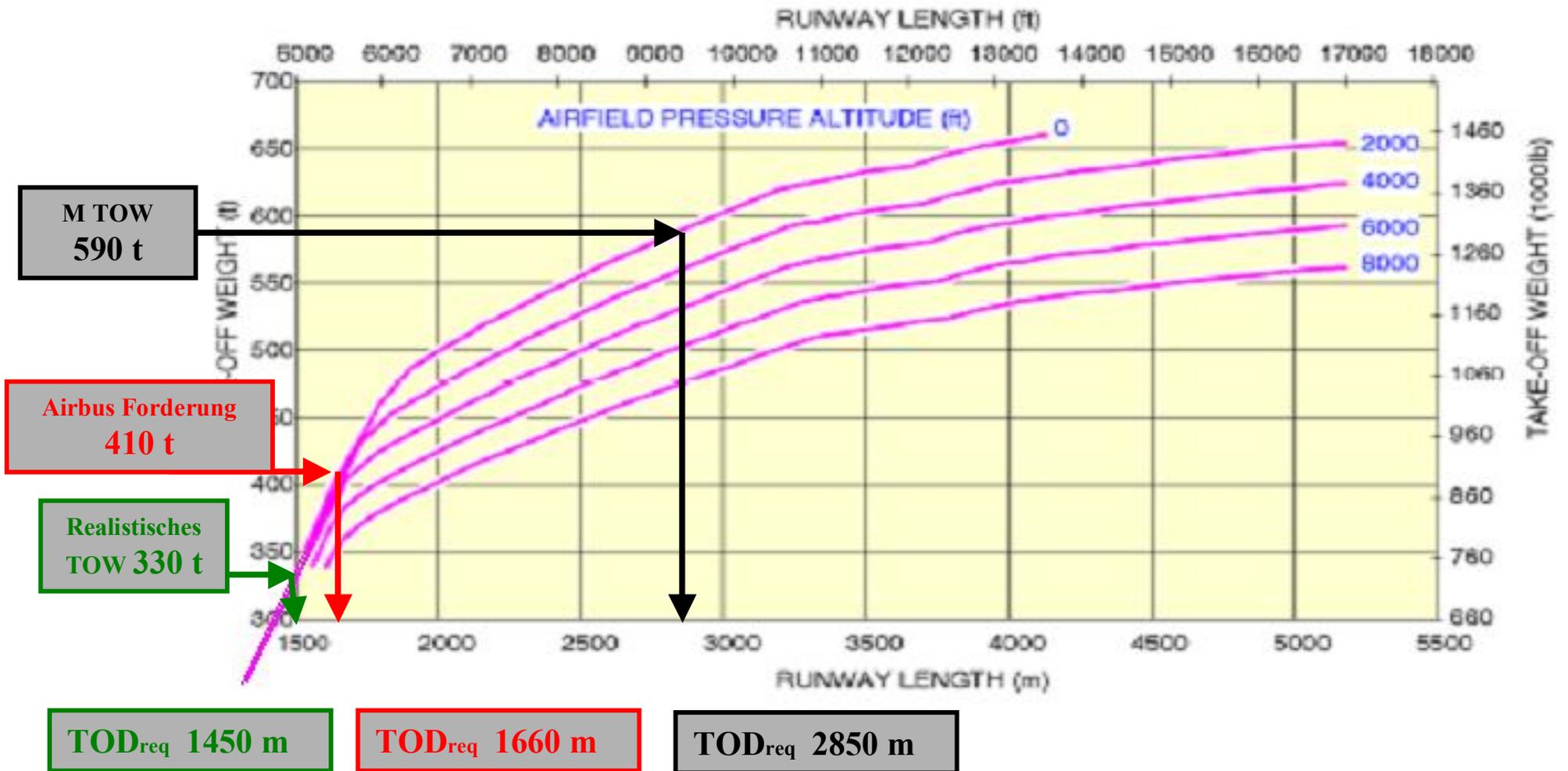
1. Takeoff Distance (TOD) - Startstrecke
2. Takeoff Run (TOR) – Startrollstrecke
3. Accelerate Stop Distance (ASD) - Startabbruchstrecke

Die Berechnung der Startrollstrecke ist nur für den Fall notwendig, dass hinter der benutzen Startbahn eine Freifläche vorhanden ist. Dies ist in Finkenwerder nicht der Fall.

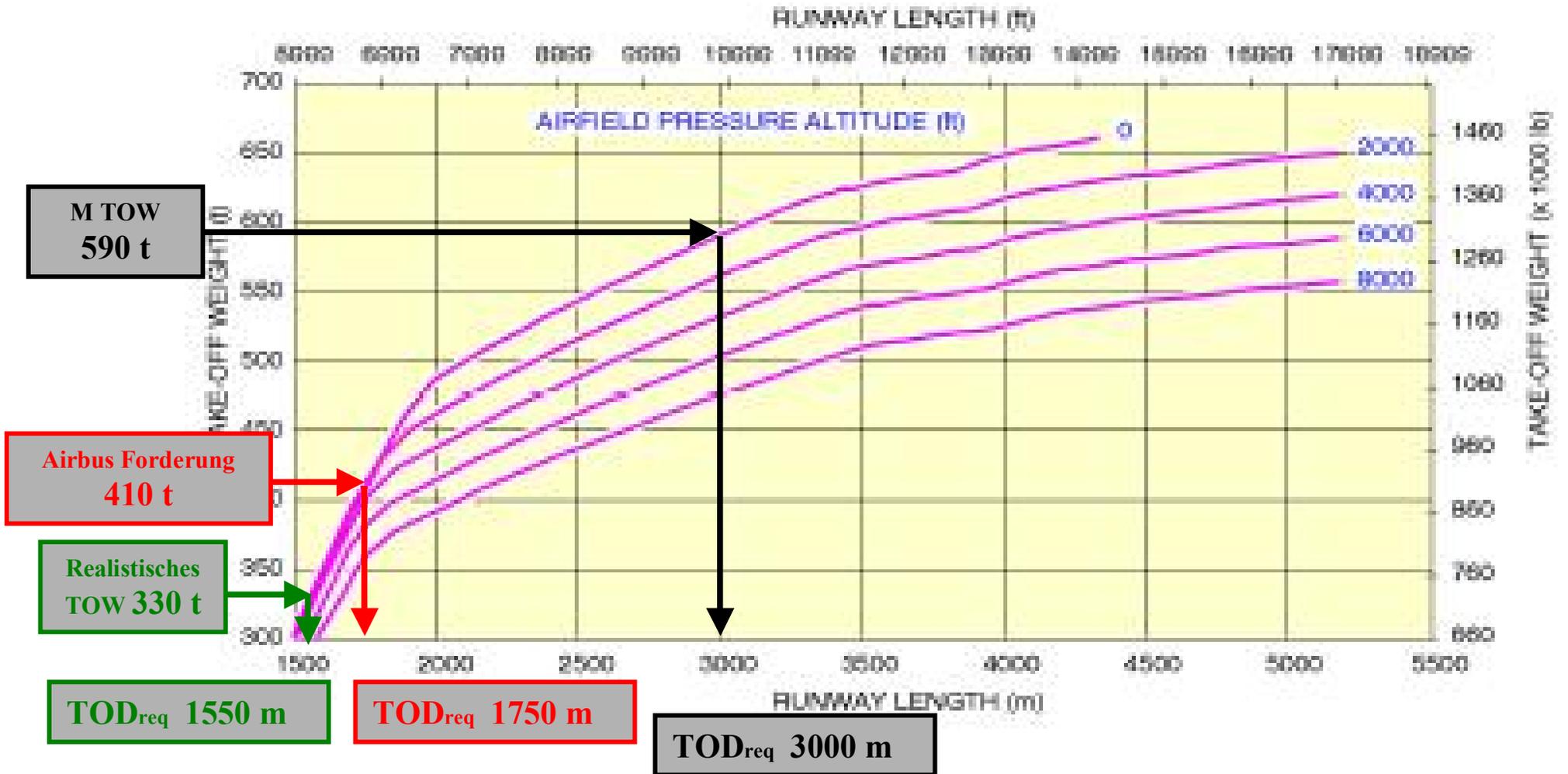
Die verbleibenden Fälle: Startabbruchstrecke und Startstrecke werden noch jeweils mit und ohne Triebwerksausfall berechnet.

Die Rechnung mit der größten Länge ist für einen individuellen Start die **Takeoff Weight Limitation**. Diese wird im Graphen links dargestellt.

Takeoff Weight Limitation 15° C Airbus Internet 3 – 3 – 1 page 3

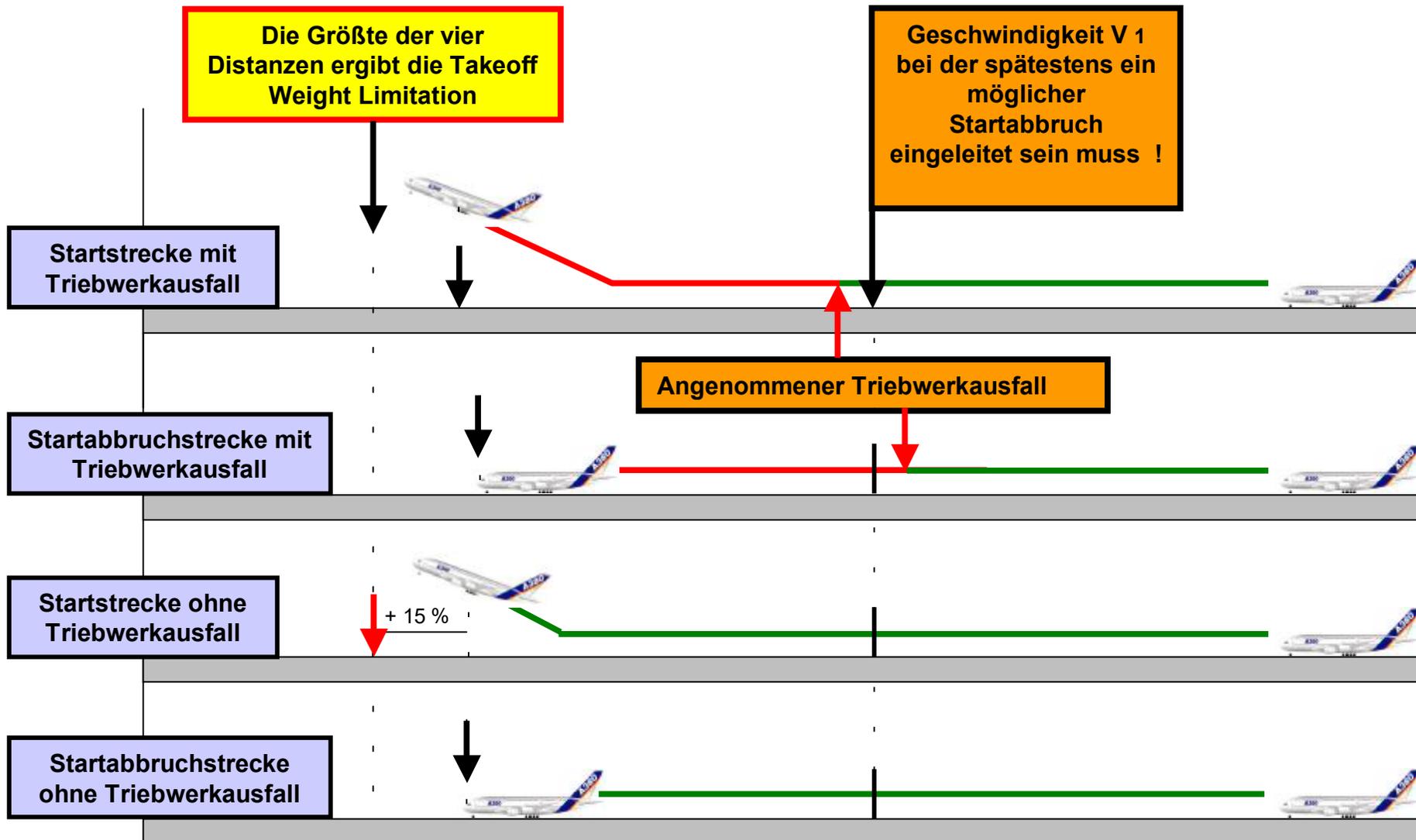


Takeoff Weight Limitation 30°C Airbus Internet 3 – 3 – 2 page 3



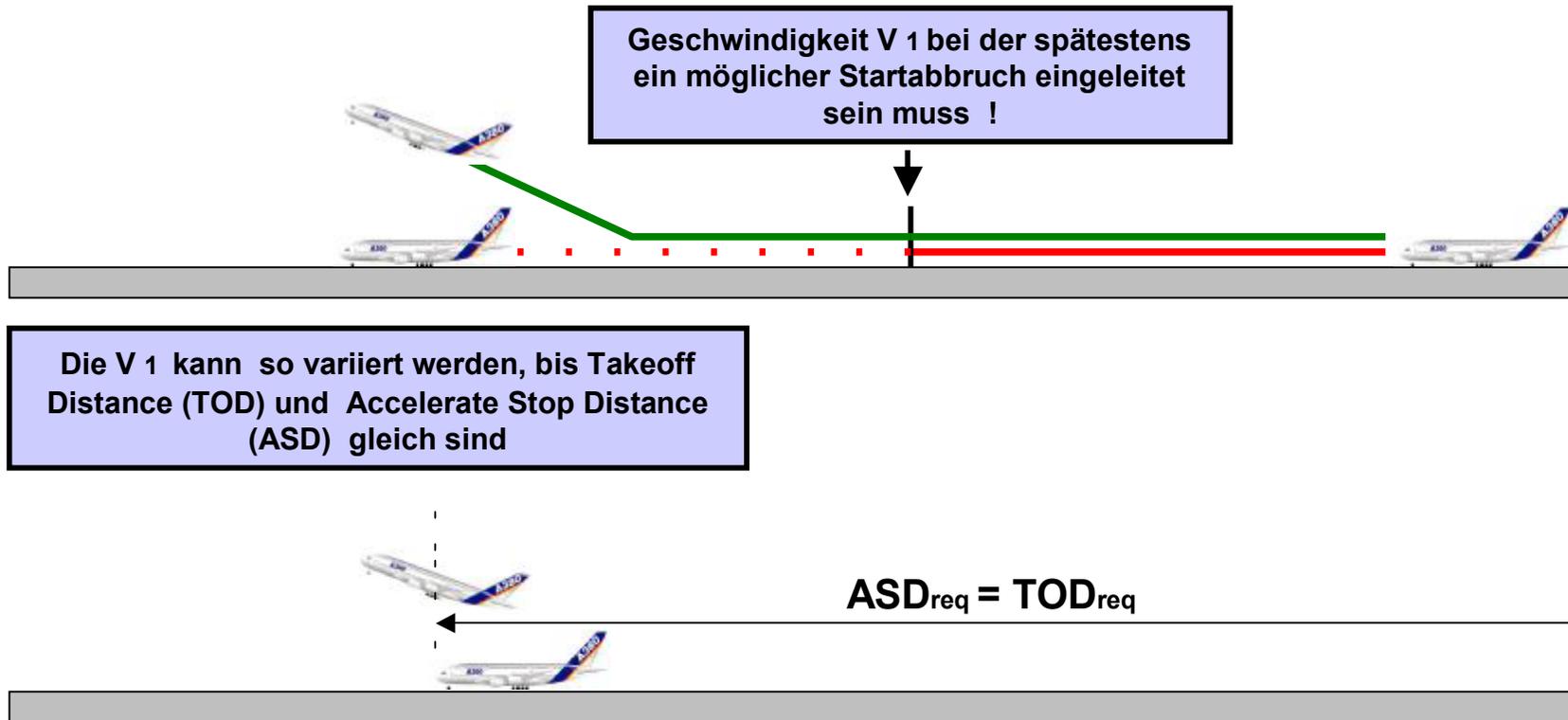
Erläuterung Takeoff Weight Limitation

Airbus Internet 3-3-2 page 3



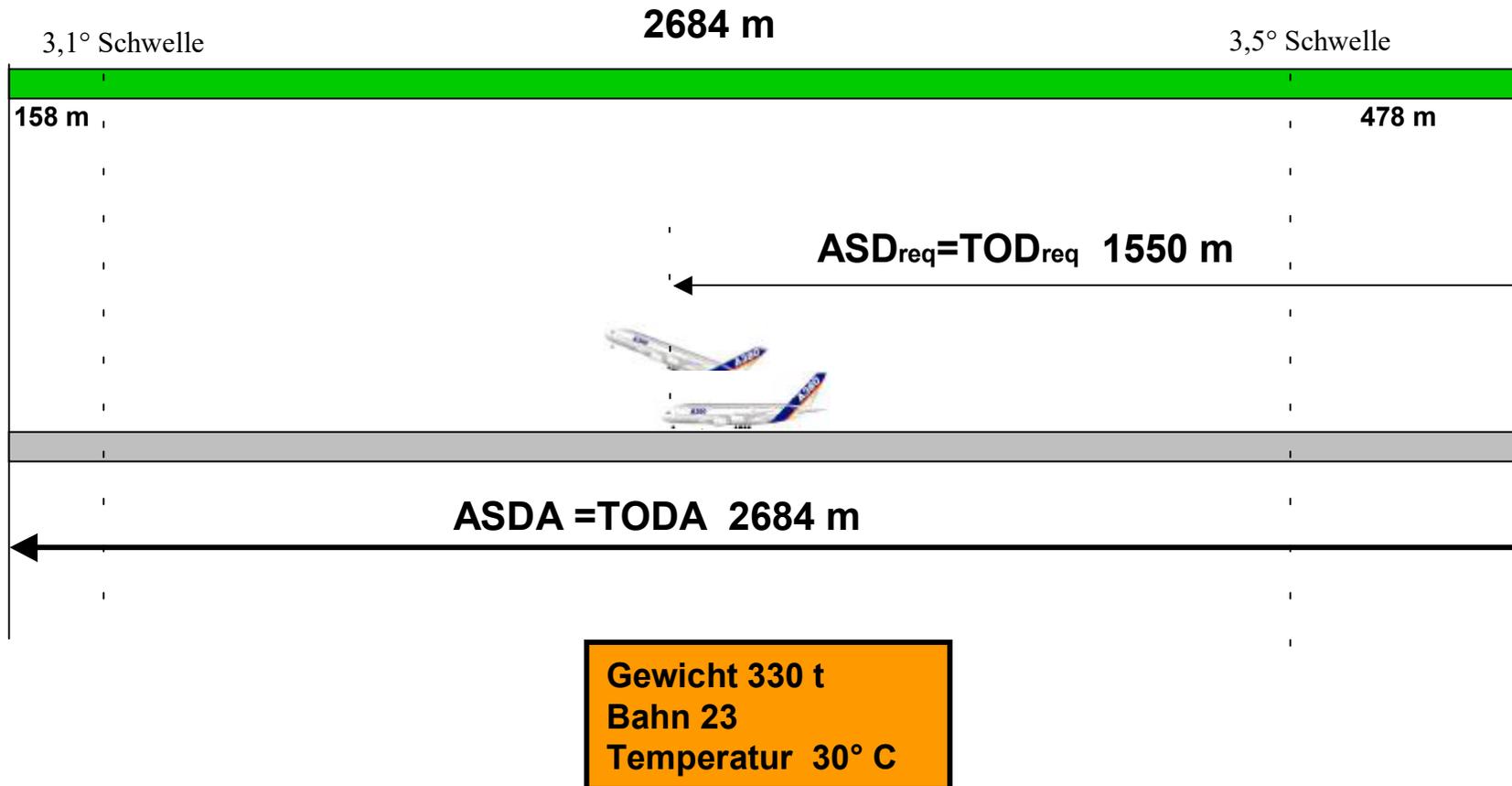
Erläuterung Takeoff Weight Limitation

Airbus Internet 3-3-2 page 3



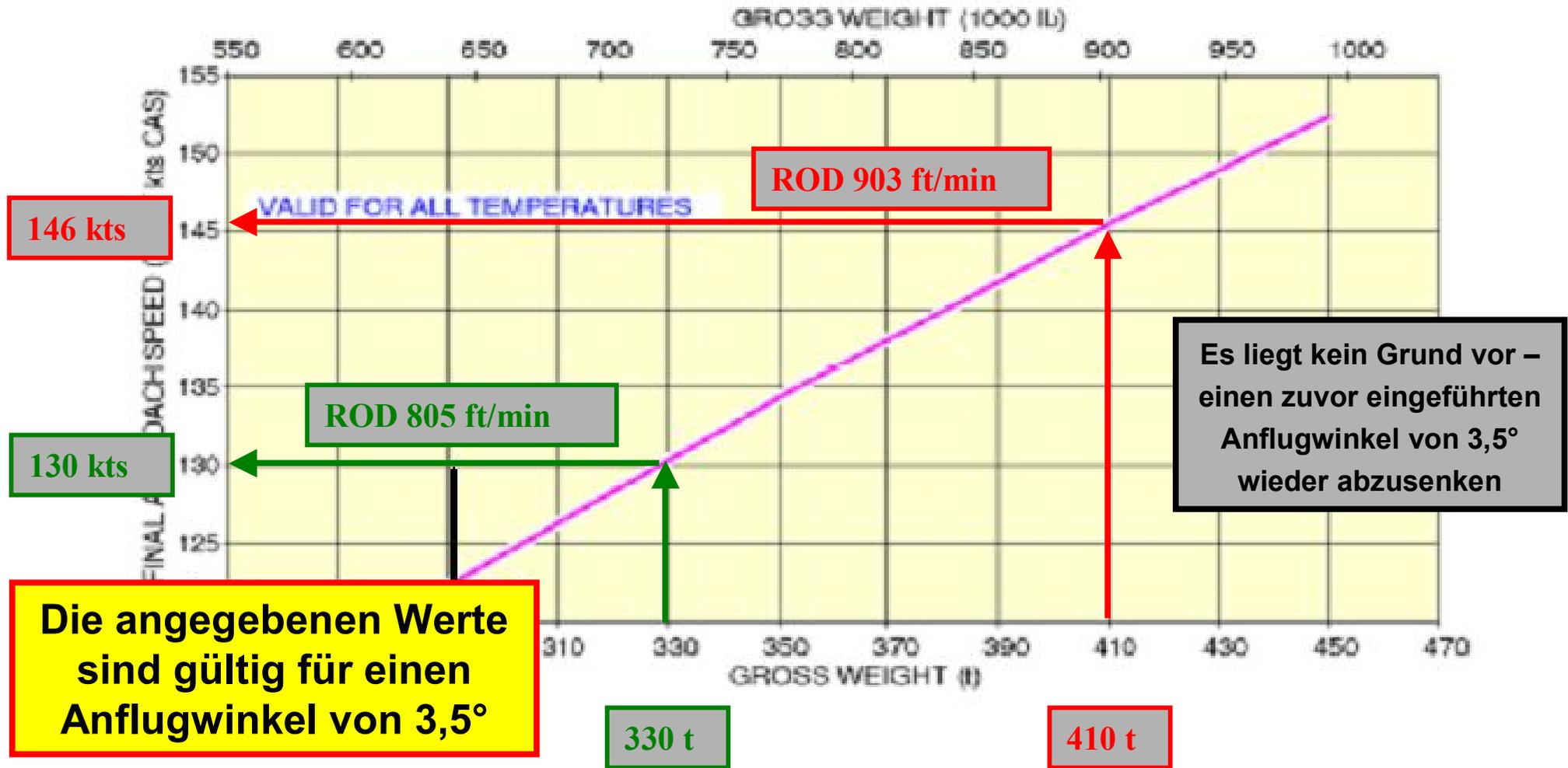
**Die optimierte V 1 ergibt
 $TOD_{req} = ASD_{req}$
(Nach JAR/FAR Richtlinien)**

Start- und Startabbruchstrecke für 330 t



Anfluggeschwindigkeit - Final Approach Speed

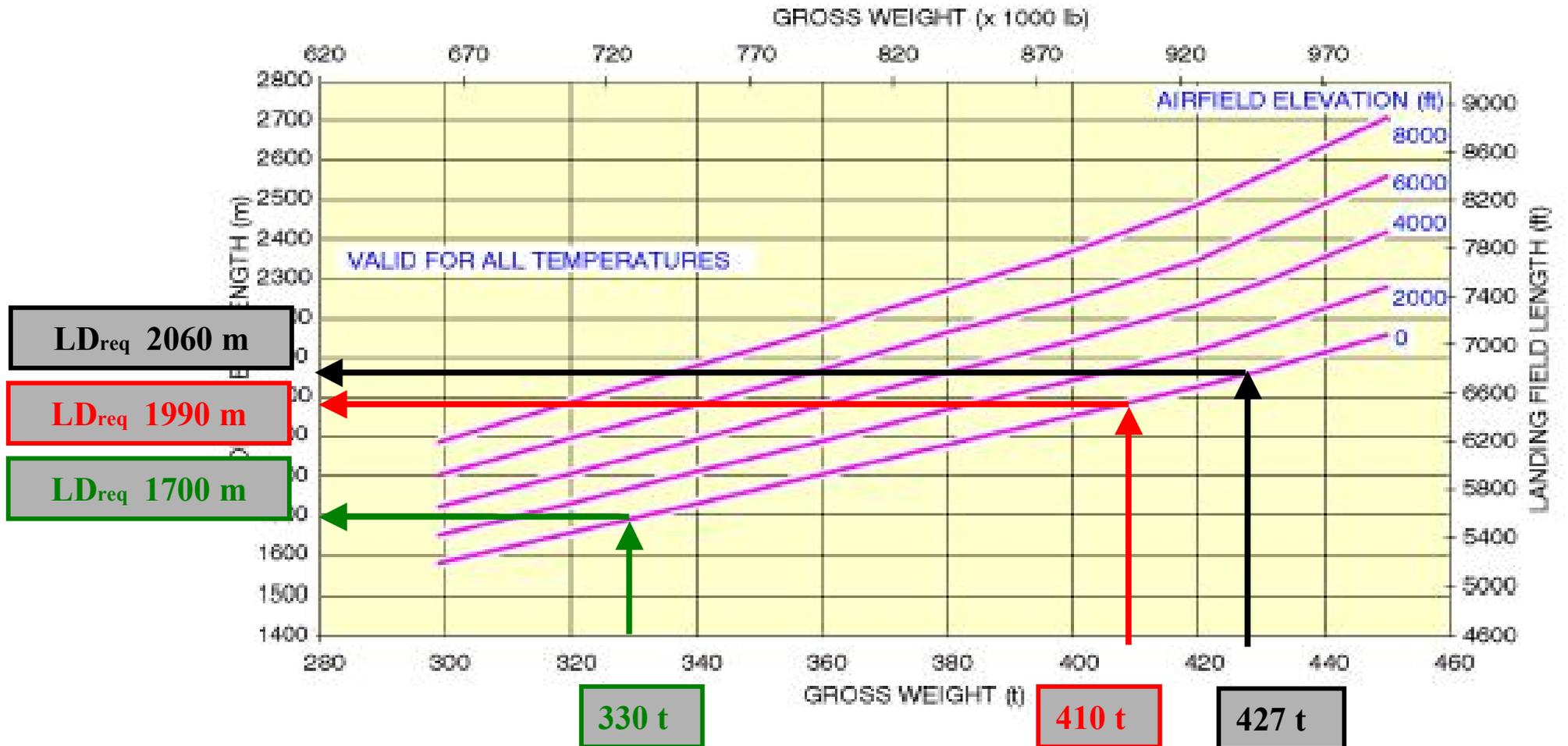
Airbus Internet 3 - 5 - 1 page 2



ROD = Rate of Descent = Sinkgeschwindigkeit

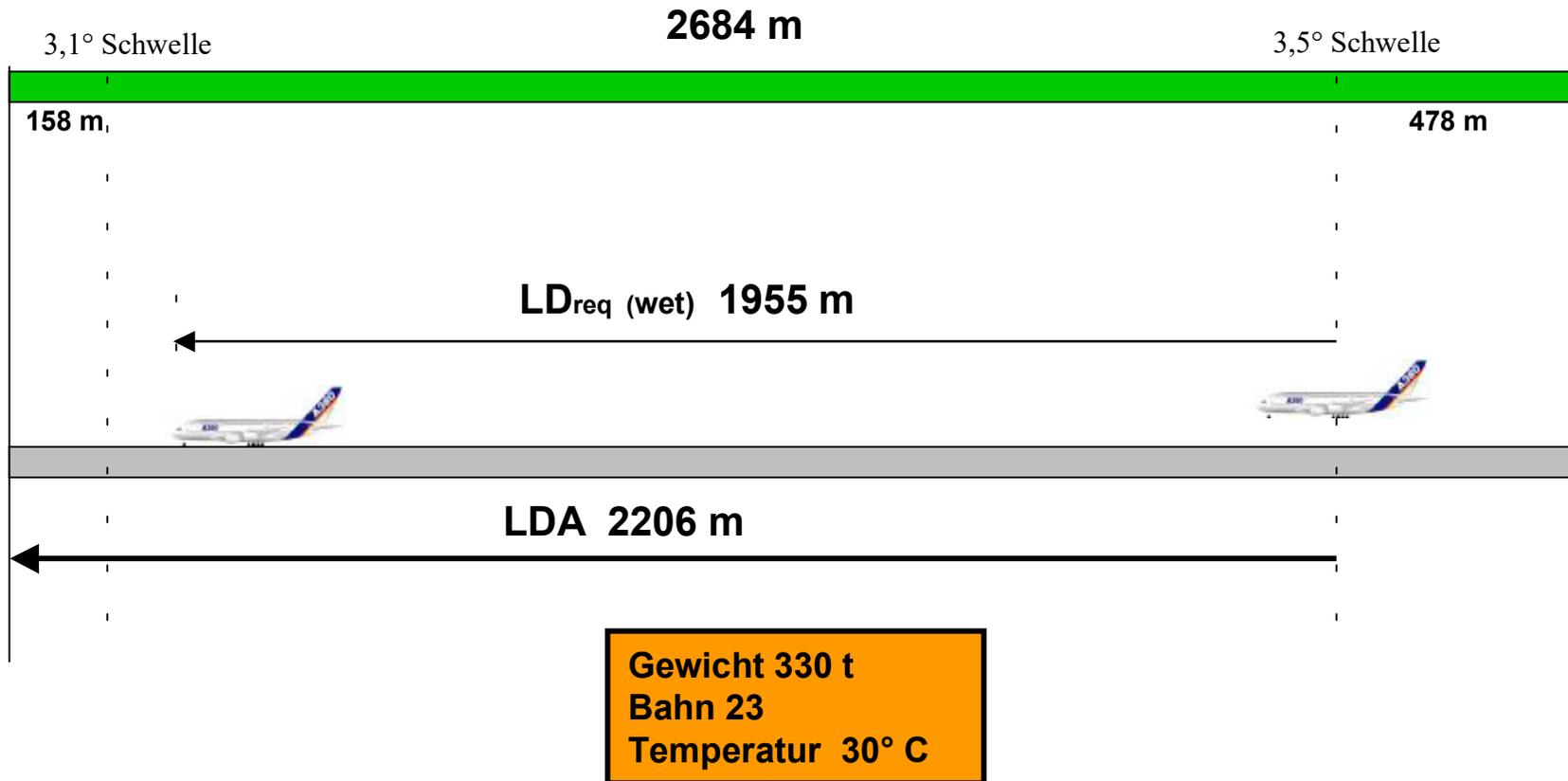
Landing Field Length

Airbus Internet 3 – 4 – 1 page 2

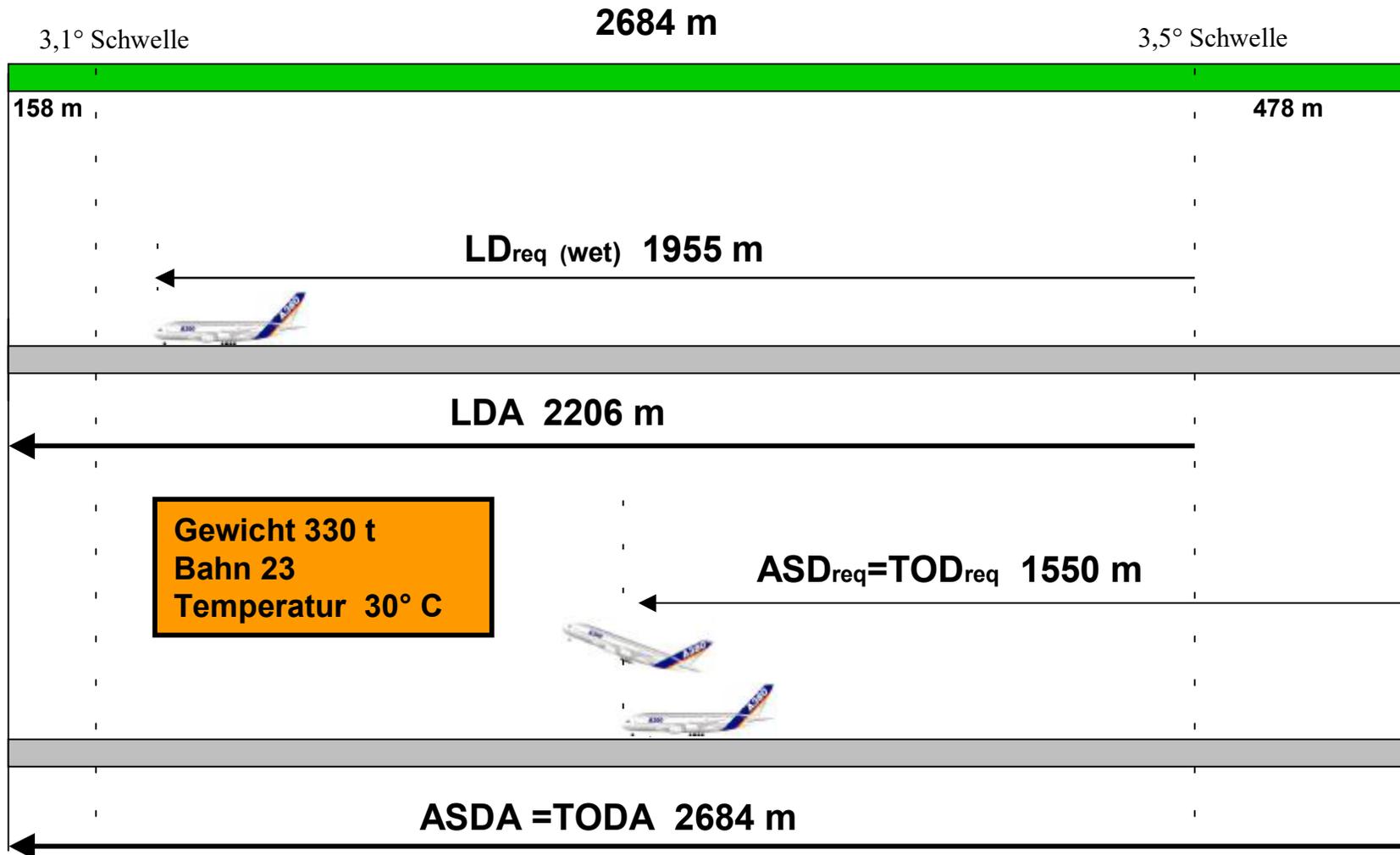


Das Flugzeug kommt bei 60% der angegebenen Landing Distance required (LDreq) zum Stillstand

Landstrecke für 330 t



Zusammenfassung Bahn 23: Start-, Startabbruch- und Landestrecke für 330 t



Zusammenfassung Bahn 05: Start-, Startabbruch- und Landestrecke für 330 t

