Start- und Landebahnverlängerung Hamburg-Finkenwerder

Kapitel 11:

Fragen

Frage 1:

Nennen Sie Voraussetzungen und Rechengang, die zum Ergebnis geführt haben, dass für den A 380-800 in der Passagierversion 2684 m Bahnlänge ausreichen !

Frage 2:

Nennen Sie Voraussetzungen und Rechengang, die zum Ergebnis geführt haben, dass für den A 380-800 in der Frachtversion 3273 m Bahnlänge notwendig sind !

Die Antworten für <u>beide</u> Fragen müssen mindestens folgende Daten enthalten:

-	Betriebsleergewicht	oder DOW bzw. ZFW
-	Kraftstoff	Takeoff Fuel
-	Nutzlast	Payload
-	Startgewicht	Act. TOW & PTOW
-	Landegewicht	Act. Landing Weight
-	Wetterdaten	OAT, QNH, Elevation, Wind
-	Triebwerkshersteller und Typ	
-	Triebwerksleistung	Full, bzw. TASS/FLEX
-	Bahnzustand	Runway condition
-	Konfiguration der Hochauftriebshilfen	Slats- Flaps- Setting
-	Verfügbare Start-Landestrecke	TODA, ASDA, LDA
		Clearway, Stopway

Frage 3:

Gewichtserhöhung und technische Änderungen der Konfiguration in der Entwicklung vom A 3XX zum A 380-800 sind nachvollziehbar. Nicht nachzuvollziehen ist, dass die Unterschiede zwischen der A 380 – 800 Passagier- und Frachtversion beim Frachter ein Bahnmehraufwand von 589 m begründen.

Nennen sie bitte Details, die diese Forderung nachvollziehbar begründen !

Frage 4:

Gewichte die dem Kunden zugesagt sind - und die im derzeitigen Entwicklungsstand realisierbaren Gewichte haben noch eine Differenz.

Sollten die Gewichtszielvorgaben nicht erreicht werden, müsste die Flugleistung korrigiert werden.

In welcher Größenordnung ist dann ein weiterer Bahnverlängerungsbedarf zu erwarten ?

Fragen 5 - 9:
Für die folgenden Fragen seien folgende Voraussetzungen gegeben:

Bahn 05	Bezeichnung	Bahn 23
2206 m	TODA	2684 m
2684 m	ASDA	2684 m
2684 m	LDA	2206 m

ISA Bedingungen

- Optimum Slat / Flap Setting
- Speeds: V 2 + 10 kts Take off Speed
  V REF + 5 kts Approach Speed
- Max. Take off Power
- Null Wind

Bitte geben Sie die Antworten gegliedert nach

- A 380-800 Passagier- und Frachtversion
- Runway 05 und 23 in Finkenwerder
- Start und Landung
- Triebwerke RR und GP
- Dry- und Wet Runway Condition
- Normal Bleed- und Bleedless Configuration

Frage 5:
Wie groß sind, für o.a. Bedingungen, die Maximum Allowable Takeoff Weights ?

Frage 6:
Wie groß sind, für o.a. Bedingungen, die Maximum Landing Weights ?

Frage 7:
Welche limitierende Takeoff Distance erwarten Sie für einen Takeoff mit
a.) 316 t b.) 331 t c.) 352 t für das A 380-800 Passagierflugzeug und
d.) 291 t e.) 306 t f.) 327 t für das A 380-800 Frachtflugzeug ?

Frage 8:
Welche limitierende Accelerate-Stop-Distance erwarten Sie für einen Takeoff mit
a.) 316 t b.) 331 t c.) 352 t für das A 380-800 Passagierflugzeug und
d.) 291 t e.) 306 t f.) 327 t für das A 380-800 Frachtflugzeug ?

Frage 9:
Welche limitierende Landing Distance erwarten Sie für eine Landung mit
a.) 291 t für das A 380-800 Passagierflugzeug und
b.) 266 t für das A 380-800 Frachtflugzeug ?

Frage 10:

In der Airbus Öffentlichkeitsarbeit wird ein maximales Start- und Landegewicht von 410 t für die A 380-800 Frachtversion in Hamburg-Finkenwerder gefordert.

a. Wie begründen Sie diese Forderung ?

b. Wie hoch liegt das vergleichbare Gewicht für die A 380-800 Passagierversion ?

c. Warum wird der Start- und Landevorgang in der Gewichtsforderung nicht unterschieden ?

c. Erklären Sie einen Zusammenhang zwischen der Maximalforderung von 589 m und einem Start- und Landegewicht von 410 t !

Frage 11:

Welche Landegeschwindigkeit VREF erwarten Sie bei

a.) 291 t für das A 380-800 Passagierflugzeug und

b.) 266 t für das A 380-800 Frachtflugzeug ?

Frage 12:

Warum ist im Planfeststellungsantrag vom 10.09.2003 die Schwelle der Bahn 05, um 657 m in die Bahn verlegt ? Die Position ist damit gegenüber der heutigen Position nahezu unverändert.
Ist die Neuenfelder Kirche, als Luftfahrthindernis, der Grund für die „Versetzte Schwelle“ ?

Frage 13:

Auf welches Gewicht und auf welche Startabbruchgeschwindigkeit bezieht sich die, im Planfeststellungsantrag vom 10.09.2003 ausgewiesene, limitierende Startabbruchstrecke von 2732 m ?

Frage 14:

Bisher diente die Landung auf der Bahn 23 als Begründung für die Verlängerung um 589 m, jetzt ist die Begründung, die Startabbruchstrecke mit 2732 m ? Wie ist dieser Wechsel zu erklären ?

Frage 15:

Bisher wurde von Airbus die Forderung erhoben, die Bahnlänge von 2684 m ausgehend – um 589 m – auf 3273 m zu verlängern. Auch im Planfeststellungsantrag vom 10.09.2003 wird ein Bahnmehrbedarf von 589 m beantragt, allerdings nur noch im Zusammenhang mit einer Gesamtbahnlänge von 3183 m !

Es fehlen 90 m an der ursprünglichen Bahnlänge von 3273 m !

Diese 90 m werden jetzt verwendet, um nachträglich die gesetzlich geforderten Sicherheits- und RESA-Flächen im Nordosten einzurichten. War der Bahnmehrbedarf von 589 m in der Vergangenheit begründet, müsste in der Konsequenz jetzt ein Bahnmehrbedarf von 679 m beantragt werden, um die fehlenden 90 m zu ersetzen.

Wie ist der Bahnmehrbedarf von 589 m nach diesen Gesichtspunkten zu begründen ?