

EDDW AD 2.1 Aerodrome Location Indicator and Name

EDDW BREMEN

EDDW AD 2.2 Aerodrome Geographical and Administrative Data

1	ARP coordinates and site at AD	N 53 02 50.64 E 008 47 12.29 35 m N of RWY 09/27 and near TWY C
2	Direction and distance from (city)	3.5 km (2 NM) S Bremen
3	Elevation/Reference temperature	14 ft / 21.8°C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN	Not AVBL
5	MAG VAR/Annual change	1.6° E (2015,01) / -
6	AD operator, address, telephone, telefax, telex, AFS	Flughafen Bremen GmbH Flughafenallee 20, 28199 Bremen Postfach 286152, 28361 Bremen, Flughafen Bremen Tel.: +49 (0)421 5595-242 (Traffic Supervision Office) +49 (0)421 5595-243 (Traffic Supervision Office) Fax: +49 (0)421 5595-525 (fire department, during curfew times only) +49 (0)421 5595-598 (Traffic Supervision Office) SITA: BREVAXH (Traffic Supervision Office) e-mail: verkehrsaufsicht@airport-bremen.de
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	Nil

EDDW AD 2.3 Operational Hours

1	AD operator	Mon 0500 (0400) – Sat 2230 (2130) Sun 0500 (0400) – 2230 (2130) See AD 2.20 for local flying restrictions.
2	Customs and immigration	0530 (0430) – 2200 (2100) Other times: PPR
3	Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	-
5	ATS Reporting Office (ARO)	AIS-C H24 Tel.: +49 (0)69 78072 500 Fax: +49 (0)69 78072 505
6	MET Briefing Office	See EDDW AD 2.11
7	ATS	Mon 0445 (0345) – Sat 2300 (2200) Sun 0445 (0345) – 2300 (2200)
8	Fuelling	0400 (0300) – 2200 (2100)
9	Handling	Mon 0500 (0400) – Sat 2230 (2130) Sun 0500 (0400) – 2230 (2130)
10	Security	H24
11	De-icing	Mon 0500 (0400) – Sat 2230 (2130) Sun 0500 (0400) – 2230 (2130)
12	Remarks	Nil

EDDW AD 2.4 Handling Services and Facilities

1	Cargo-handling facilities	Flughafen Bremen GmbH - Cargo handling - airlines, agents
2	Fuel/oil types	AVGAS 100 LL, Jet A1/ Elite 20W50, Mobile Jet II, Jet Oil 254, Avoil EE-80, Aeroshell 100, Aeroshell W100
3	Fuelling facilities/capacity	AVGAS 100 LL: Tank truck Jet A1: Tank truck
4	De-icing facilities	Lufthansa Technik AG, BRE WS 83
5	Hangar space for visiting aircraft	-
6	Repair facilities for visiting aircraft	Atlas Air Service, DLH-school repair hangar, DLH station mechanic
7	Remarks	Nil

EDDW AD 2.5 Passenger Facilities

1	Hotels	Atlantic Hotel Airport, Flughafenallee 26, 28199 Bremen Tel.: +49 (0)421 5571-0, Fax: -100
2	Restaurants	Available
3	Transportation	Tram, Taxi, rent-a-car
4	Medical facilities	First-aid, medical assistant
5	Bank and Post Office	ATM and stamp machine
6	Tourist Office	Available
7	Remarks	Nil

EDDW AD 2.6 Rescue and Fire Fighting Services

1	AD category for fire fighting	8
2	Rescue equipment	Available
3	Capability for removal of disabled aircraft	When needed, the wreckage removal equipment suitable for large aircraft (all sizes) stored at Frankfurt Main Airport can be made available.
4	Remarks	Nil

EDDW AD 2.7 Seasonal Availability – Clearing

1	Types of clearing equipment	See seasonal snow plan
2	Clearance priorities	See permanent snow plan
3	Remarks	Seasonal availability unrestricted

EDDW AD 2.8 Aprons, Taxiways and Check Locations/Positions Data

1	Apron surface and strength	Apron 1 (81 860 m ²): CONC; PCN 80/R/B/X/T Apron 2 (25 550 m ²): CONC+ASPH; PCN 45/F/B/X/T Apron 3 (755 m ²): CONC
2	Taxiway width, surface and strength	TWY F: 23.5 m; CONC; PCN 80/R/B/X/T TWY G: 23.4 m; CONC; PCN 80/R/B/X/T TWY A, D, E: 23 m; CONC; PCN 80/R/B/X/T TWY H: 23 m; CONC; PCN 30/R/B/X/T TWY C: 22.9 m; CONC; PCN 80/R/B/X/T TWY L: 15 m; CONC; PCN 25/F/C/Y/T compound pavement TWY M: 14.9 m; ASPH; PCN 13/R/B/X/T TWY K: 10.5 m; ASPH; PCN 23/F/B/X/T TWY B: 7.5 m; ASPH; 5700 kg/1.0 MPa
3	Altimeter checkpoint location and elevation	THR RWY 09: 13 ft MSL, THR RWY 27: 14 ft MSL entire apron: 11 ft MSL
4	VOR checkpoints	-
5	INS checkpoints	See Chart AD 2 EDDW 2-5A
6	Remarks	Nil

EDDW AD 2.9 Surface Movement Guidance and Control System and Markings

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	-
2	RWY and TWY markings and LGT	White: THR Marking, RWY designation, RWY: centreline, touch-down zone, fixed distance markings, side stripes Yellow: TWY centre line, TWY side stripes, taxi holding position markings, apron taxiing guidelines, TWY intersection markings, TWY lead in lines, TWY stand lines Red: apron safety lines
3	Stop bars	R LIH
4	Remarks	Taxi guidance and stop signs on all TWYs. RWY guard lights at RWY holding position.

EDDW AD 2.10 Aerodrome Obstacles

Refer to EDDW AD 2.24 Aerodrome Obstacle Chart (AOC)

EDDW AD 2.11 Meteorological Information Provided

1	Associated MET Office	Meteorological advisory center for aviation (MAC) North
2	Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	MAC North 24 HR
4	Trend forecast Interval of issuance	TREND 30 MIN
5	Briefing/consultation provided	see No. 10 by phone
6	Flight documentation Language(s) used	Charts, abbreviated plain language text ²⁾ English, German
7	Charts and other information available for briefing or consultation	SWC, W/T charts, SIGMET, METAR/TAF enroute ²⁾
8	Supplementary equipment available for providing information	-
9	ATS units provided with information	-
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Individual weather consultation: MAC North Tel.: 0900 10 77 22 1 ¹⁾ ¹⁾ Value-added service prices see GEN 3.5-13 and 14 ²⁾ Provided by: www.flugwetter.de

EDDW AD 2.12 Runway Physical Characteristics

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	87.84°	2040 x 45	80/F/B/X/T ASPH	N 53 02 47.666 E 008 46 28.027	THR 13 ft
27	267.84°	2040 x 45	80/F/B/X/T ASPH	N 53 02 50.149 E 008 48 17.456	THR 14 ft
23	232.00°	700 x 23	5700 kg / 1.0 MPa ASPH	N 53 02 47.454 E 008 47 32.640	THR 13 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
see AOC	-	66 x 150	2844 x 300	Available	
see AOC	-	66 x 150	2844 x 300	Available	
-	-	-	820 x 100	-	-

Special use of RWY 09/27 (A330/A340 wing transport with A300-600ST only):
RWY 09: SWY: 300 m x 45 m; CWY: 300 m x 150 m
RWY 27: SWY: 294 m x 45 m; CWY: 294 m x 150 m

EDDW AD 2.13 Declared Distances

RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
09	2034	2100	2034	2034	-
27	2034	2100	2034	2034	-
23	700	-	-	-	-

Special use of RWY 09/27 (A330/A340 wing transport with A300-600ST only):

RWY 09: TORA 2334 m; TODA 2634 m, ASDA 2634 m, LDA 2340 m

RWY 27: TORA 2340 m; TODA 2634 m, ASDA 2634 m, LDA 2334 m

EDDW AD 2.14 Approach and Runway Lighting

RWY Designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	PAPI (MEHT) VASIS	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing colour, INTST	RWY edge LGT LEN Spacing, colour INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
09	W VRB LIH/LIL Sequence flash available	G VRB LIH	3.0° 51.00 ft	W VRB LIH	0 – 1434 m: W VRB LIH; 1434 – 1734 m: R/W VRB LIH; 1734 – 2034 m: R VRB LIH. 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH	-
27	W VRB LIH/LIL Sequence flash available	G VRB LIH	3.0° 51.00 ft	W VRB LIH	0 – 1440 m: W VRB LIH; 1440 – 1740 m: R/W VRB LIH; 1740 – 2034 m: R VRB LIH. 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH	-
23	-	-	-	-	-	-	-	-

EDDW AD 2.15 Other Lighting, Secondary Power Supply

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN white/white
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	See Chart AD 2 EDDW 2-5
3	TWY edge and centre line lighting	TWY edge lights of TWYs A, C, D, E, F, G: B LIL TWY Center line lights of TWYs A, C, F: G LIH
4	Secondary power supply/switch-over time	Available
5	Remarks	Nil

EDDW AD 2.16 Helicopter Landing Area

1	Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	-
2	TLOF and/or FATO elevation m/ft	-
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	-
4	True BRG of FATO	-
5	Declared distance available	-
6	APP and FATO lighting	-
7	Remarks	Nil

EDDW AD 2.17 ATS Airspace

1	Designation and lateral limits	CTR Bremen
2	Vertical limits	2500 ft MSL
3	Airspace classification	D
4	ATS unit call sign Language(s)	BREMEN TOWER English, German
5	Transition altitude	5000 ft MSL
6	Remarks	For detailed airspace description see ENR 2.1

EDDW AD 2.18 ATS Communication Facilities

Service designation	Call sign	Channel/ Frequency (MHZ)	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
		121.500	H24	Emergency frequencies for all services
		243.000	H24	
ATIS	BREMEN ATIS	132.375	H24	Designated operational coverage 25 NM, FL 200
APP	BREMEN RADAR	125.650	H24	
		377.525	H24	
FIS	BREMEN INFORMATION	132.650	H24	
		299.775	H24	
		340.600	H24	
		376.400	H24	
TWR	BREMEN TOWER	120.325	Mon 0445 (0345) – Sat 2300 (2200) Sun 0445 (0345) – 2300 (2200)	Designated operational coverage 25 NM, 4000 ft
		134.825	Mon 0445 (0345) – Sat 2300 (2200) Sun 0445 (0345) – 2300 (2200)	
		378.350	Mon 0445 (0345) – Sat 2300 (2200) Sun 0445 (0345) – 2300 (2200)	
	BREMEN GROUND	121.750	Mon 0445 (0345) – Sat 2300 (2200) Sun 0445 (0345) – 2300 (2200)	

EDDW AD 2.19 Radio Navigation and Landing Aids

Type of aid MAG VAR Type of supported OPS VOR/ILS/MLS declination	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
Bremen DVOR/DME (1° E/2012)	BMN	117.45 MHz CH121y	H24	N 53 02 46.51 E 008 45 37.61	42	Operational coverage sector 0°–360°: 50 NM, FL 500
Bremen ILS 09 (CAT III) LOC (1° E/2013)	IBRE	110.30 MHz	H24	N 53 02 50.79 E 008 48 45.86		Usable: up to 17 NM in the sector 28° (N) – 35° (S), in relation to the RCL up to 25 NM in the sector ±10°, in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 2500 ft MSL
GP	-	335.00 MHz	H24	N 53 02 42.23 E 008 46 45.41		
MM	dot-dash	75.00 MHz	H24	N 53 02 46.97 E 008 45 37.55		0.51 NM THR 09
Bremen ILS 27 (CAT III) LOC (1° E/2013)	IBRW	110.90 MHz	H24	N 53 02 47.05 E 008 46 00.99		Usable: up to 17 NM in the sector ±21°, in relation to the RCL up to 25 NM in the sector ±4°, in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 2500 ft MSL
GP	-	330.80 MHz	H24	N 53 02 44.73 E 008 47 59.81		
MM	dot-dash	75.00 MHz	H24	N 53 02 51.91 E 008 49 20.50		0.62 NM THR 27
Bremen GBAS 09	GLSW	CH21190	H24	N 53 02 38.58 E 008 46 55.70		
Bremen GBAS 27	GBAE	CH21168	H24	N 53 02 38.58 E 008 46 55.70		
Bremen DME	BND	CH83y (113.65 MHz *)	H24	N 53 02 38.58 E 008 46 55.70	33	Operational coverage sector 0°–360°: 25 NM, FL 100 * Ghost frequency
Bremen NDB	HIG	318.00 KHz	H24	N 53 02 57.61 E 008 54 31.59		Operational range sector 0°–360°: 20 NM In the southeastern part of the coverage limit, the identification of NDB (HA) may also be perceived in the case of propagation effects. 269 °, 3.75 NM THR 27
Nienburg VOR (2° E/2012)	NIE	116.50 MHz	H24	N 52 37 33.21 E 009 22 19.17		Operational coverage sector 0°–360°: 40 NM, FL 250 The VOR may only be used for the radials in the published en-route, approach and departure procedures and is not permitted for area navigation.
Weser NDB	WSN	350.00 KHz	H24	N 53 20 49.81 E 008 52 29.04		Operational range sector 0°–360°: 60 NM

EDDW AD 2.20 Local aerodrome regulations

1. Zugelassene Luftfahrzeuge

1.1 Flugzeuge und Drehflügler

1.2 Andere Luftfahrzeuge nach vorher erforderlicher Genehmigung durch die Flughafen Bremen GmbH (PPR).

2. Flugbeschränkungen bei Starts und Landungen

2.1 Luftfahrzeuge dürfen in der Zeit von 2100 (2000) bis 0600 (0500) nicht starten und landen.

2.2 Von dieser Bestimmung sind ausgenommen:

2.2.1 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO Annex 16, Kapitel 3 erfüllen, bis 2130 (2030),

2.2.2 Zwei Landungen bis 2200 (2100) von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO Annex 16, Kapitel 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmen sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als „Home Carrier“ anerkannt sind,

2.2.3 Verspätete Landungen bis 2300 (2200) von Luftfahrzeugen, die unter 2.2.2 genannt sind,

2.2.4 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO Annex 16, Kapitel 3 erfüllen, von 0500 (0400) bis 0600 (0500),

2.2.5 die Landung und der Start eines Flugzeuges im Nachtflugpostdienst.

2.2.6 die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen,

2.2.7 die Benutzung des Flughafens im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz,

2.2.8 Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,

2.2.9 Abweichend von diesen Regelungen kann der Senator für Wirtschaft und Häfen in begründeten Fällen, insbesondere zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses, Ausnahmegenehmigungen erteilen.

2.3 Zusätzlich gilt für Übungsflüge und Überprüfungsflüge folgendes:

2.3.1 Übungsflüge und Überprüfungsflüge sind in der Zeit von 2130 (2030) bis 0530 (0430) nicht zulässig.

2.3.2 Die unter 2.3.1 genannten Flüge dürfen von Hubschraubern ferner auch in der Zeit von 1700 (1600) bis 2130 (2030) nicht durchgeführt werden.

2.3.3 Zu Übungs- und Überprüfungsflügen unmittelbar aufeinanderfolgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sind außerdem zu folgenden Zeiten nicht zulässig:

Mon – Fri 2000 (1900) – 2130 (2030)
Sat 1200 (1100) – Mon 0530 (0430)

2.4 Zusätzliche zeitliche Einschränkungen für Leichtflugzeuge und Motorsegler

2.4.1 Der nichtgewerbliche zivile Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 2000 Kilogramm Höchstgewicht (Leichtflugzeuge) und Motorseglern ist wie folgt zeitlich eingeschränkt:

Unzulässig sind werktags vor 0600 (0500), zwischen 1200 (1100) und 1400 (1300) und nach Sonnenuntergang, sowie Sonn- und Feiertags vor 0800 (0700) und nach 1200 (1100):

- a) Flüge, die einer Platzrunde entsprechen,
- b) Schulf Flüge, mit Ausnahme von Überlandschulflügen und anderen Schulf flügen, die über die Umgebung des Verkehrsflughafens Bremen hinausgehen und länger als eine Stunde dauern,
- c) Rund- und Besichtigungsflüge, auch soweit sie gegen Entgelt durchgeführt werden,
- d) erlaubnispflichtige Reklameflüge und
- e) Flugzeugschleppstarts.

2.4.2 Ausnahmen

a) Die nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der jeweils geltenden Fassung vorgeschriebenen Nachtflüge dürfen in der Zeit bis zu dreieinhalb Stunden nach Sonnenuntergang durchgeführt werden. Ziffer 2.1 und 2.3 bleiben unberührt.

b) Die zeitlichen Flugbetriebseinschränkungen gelten nicht für Motorflugzeuge, die den erhöhten Schallschutzzanforderungen entsprechen, die in § 4 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung für die Nichtgeltung der zeitlichen Flugbetriebseinschränkungen an Landeplätzen festgelegt sind. Dies gilt nicht für Nachtflüge.

2.5 Vermessungsflüge der DFS sind von den Beschränkungen 2.3.1 bis 2.4.1 ausgenommen.

1. Authorised aircraft

1.1 Aeroplanes and rotorcraft

1.2 Other aircraft upon prior permission (PPR) by the airport operator Flughafen Bremen GmbH.

2. Flight restrictions for take-offs and landings

2.1 Between 2100 (2000) and 0600 (0500), aircraft are not permitted to take off or land.

2.2 Excluded from this rule are:

2.2.1 Take-offs and landings of aircraft complying at least with the requirements of ICAO Annex 16, Chapter 3, until 2130 (2030);

2.2.2 Two landings until 2200 (2100) of aircraft complying at least with the requirements of ICAO Annex 16, Chapter 3, and whose operators are airlines with their main maintenance facilities at Bremen Airport and which have been recognised as home carriers by the licensing authority;

2.2.3 Delayed landings of aircraft listed under 2.2.2 until 2300 (2200);

2.2.4 Take-offs and landings of aircraft complying at least with the requirements of ICAO Annex 16, Chapter 3, between 0500 (0400) and 0600 (0500);

2.2.5 Landing and take-off of one aircraft operated in the night airmail service;

2.2.6 Use of the airport as emergency and alternate aerodrome for meteorological, technical or other safety reasons;

2.2.7 Use of the airport by disaster relief or medical assistance flights;

2.2.8 Calibration flights by DFS;

2.2.9 Deviating from these regulations, the Senator for Economics and Ports may grant exceptional permissions in justified cases, especially to avoid major disruptions to air traffic or in cases of special public interest.

2.3 Additionally, the following applies to training and check flights:

2.3.1 Training and check flights are not permitted between 2130 (2030) and 0530 (0430).

2.3.2 In addition, the flights mentioned under 2.3.1 are not permitted to be performed by helicopters between 1700 (1600) and 2130 (2030).

2.3.3 In addition, repeated successive approaches and departures of the same aircraft for training and checking purposes are not permitted:

Mon – Fri 2000 (1900) – 2130 (2030)
Sat 1200 (1100) – Mon 0530 (0430)

2.4 Additional time restrictions for light aircraft and powered gliders

2.4.1 The following time restrictions apply to non-commercial civil flight operations of aircraft with a maximum weight of 2000 kg (light aircraft) and powered gliders:

On weekdays (including Saturdays) before 0600 (0500), between 1200 (1100) and 1400 (1300) and after sunset as well as on Sundays and public holidays before 0800 (0700) and after 1200 (1100), the following operations may not take place:

- a) Flights corresponding to aerodrome circling;
- b) Training flights with the exception of cross-country training flights and other training flights leaving the vicinity of Bremen Airport and lasting longer than one hour;
- c) Round-robin and sightseeing flights, even if they are carried out for remuneration;
- d) Advertising flights subject to permission; and
- e) Aerotowing.

2.4.2 Exceptions

a) Night flights prescribed according to the applicable version of the regulation pertaining to aviation personnel may be carried out in the period up to three and a half hours after sunset. Items 2.1 and 2.3 remain unaffected.

b) The time restrictions for flight operations do not apply to powered aircraft which comply with the increased noise abatement requirements laid down in Section 4 of the applicable version of the regulation pertaining to time restrictions for flight operations of light aircraft and powered gliders at airfields. This does not apply to night flights.

2.5 The restrictions mentioned in items 2.3.1 to 2.4.1 do not apply to calibration flights by DFS.

2.6 Hinweis

In den Sperrzeiten von der DFS erteilte Start- und Landefreigaben beinhalten nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde.

3. Auflagen für Starts und Landungen

3.1 Düsenflugzeuge mit mehr als 20 t AUW sollen bei Landung auf RWY 27, wenn von ATC nicht anders angeordnet, über TWY A abrollen.

3.2 Benutzung der Sonderstartbahn

Die befestigten Bahnteile vor den jeweiligen Schwellen sind ausschließlich als Sonderstartbahnen für Beluga genehmigt.

4. Schubumkehr

Schubumkehr darf nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist; die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird von dieser Regelung nicht erfasst.

5. Starts und Landungen auf Grasflächen

Die Grasflächen sind für alle Flugzeugbewegungen ungeeignet.

6. Rollen auf TWY

6.1 TWY H

Gesperrt für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von > 36 m.

6.2 TWY B, K und L

TWY B ist für alle Luftfahrzeuge über 5,7 t MPW und für Motorsegler gesperrt. TWY K ist für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite > 24 m gesperrt. TWY L ist für alle Luftfahrzeuge mit einer Spannweite > 31 m gesperrt.

6.3 TWY G

TWY G ist zwischen TWY C und einschließlich Position 10A für Luftfahrzeuge bis ausschließlich 52 m Spannweite verfügbar.

6.4 TWY F

Aus Lärmschutzgründen werden Rollfreigaben für Luftfahrzeuge, die über die Kreuzung F zum Start 27 rollen, nur bis zum Rollhalt CAT II/III erteilt.

7. Allgemeine Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf dem Vorfeld

7.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinn der §§ 22 und 23 der Luftverkehrs-Ordnung. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers Flughafen Bremen GmbH (FBG), in Ergänzung zur Flughafen-Benutzungsordnung. Die Gültigkeit der Bestimmungen der Flughafen-Benutzungsordnung bleibt unberührt.

7.1.1 Benutzung des Vorfeldes mit Luftfahrzeugen

Die FBG hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) vertraglich mit der Rollverkehrs-führung auf definierten Vorfeldbereichen beauftragt. Die DFS ist somit zuständig und verantwortlich für die Rollführung von Luftfahrzeugen auf den Bereichen des Vorfeldes, mit Ausnahme der Zuweisung von Abstell- und Abfertigungspositionen von Luftfahrzeugen.

Die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist nur nach vorheriger Anweisung der DFS-Platzkontrollstelle über Funk oder über Einweiser in Leitfahrzeugen zulässig. Eine ständige Hörbereitschaft zur Flugplatzkontrolle ist zu gewährleisten. Den Anweisungen der Flugplatzkontrolle ist in jedem Fall Folge zu leisten.

Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur nach Freigabeerteilung durch die DFS geschleppt werden. Die Freigabe wird dem Fahrer des Leitfahrzeugs oder der Vorfeldkontrolle per Funk oder Telefon von der Flugplatzkontrolle erteilt.

7.2 Zuweisung von Abfertigungspositionen für Luftfahrzeuge

7.2.1 Die FBG Vorfeldkontrolle weist Abfertigungspositionen für die Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld zu und führt die Luftfahrzeuge grundsätzlich mit Leitfahrzeugen zu den zugewiesenen Positionen.

7.2.2 Luftfahrzeuge dürfen „Nose-in“-Positionen nur mit Schlepperhilfe verlassen. Die Verwendung von Schubumkehr oder von Verstellpropellern ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Die Verfügbarkeit typengebundener Schleppstangen sollte rechtzeitig bei der Vorfeldkontrolle, Tel. +49 (0)421 5595-241/-242 abgefragt werden.

7.2.3 Triebwerk-Standläufe (sowie Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen) auf Abfertigungspositionen sind nur mit Zustimmung der Luftaufsicht zulässig.

2.6 Note

Clearances for take-offs and landings issued by DFS for prohibited time periods do not comprise the necessary exceptional permission by the competent local aeronautical authority.

3. Conditions for take-offs and landings

3.1 When landing on RWY 27, jet aircraft of more than 20 t AUW shall use TWY A unless otherwise instructed by ATC.

3.2 Use of special RWY

The paved RWY sections in front of the respective thresholds are only permitted to be used as special take-off runways for Beluga aircraft.

4. Reverse thrust

Reverse thrust other than idle thrust shall only be used to the extent necessary for safety reasons.

5. Take-offs and landings on grass areas

The grass areas are unsuitable for any aeroplane movements.

6. Taxiing on TWY

6.1 TWY H

Closed to aircraft with a wingspan of > 36 m.

6.2 TWY B, K and L

TWY B is closed to all aircraft of more than 5.7 t MPW and to powered gliders. TWY K is closed to aircraft with a wingspan of > 24 m. TWY L is closed to all aircraft with a wingspan of > 31 m.

6.3 TWY G

To aircraft with a wingspan of up to but not including 52 m, TWY G is available between TWY C and position 10A inclusively.

6.4 TWY F

For noise abatement reasons, taxi clearances for aircraft taxiing via intersection F to take off from RWY 27 will be issued only up to the CAT II/III holding position.

7. General rules for air traffic handling on the apron

7.1 General

The following rules are instructions within the meaning of sections 22 and 23 of the German Aviation Regulation (LuftVO). They are also instructions of the airport operator Flughafen Bremen GmbH (FBG) supplementing the airport user regulations. The validity of the provisions of the airport user regulations remains unaffected.

7.1.1 Use of the apron by aircraft

The airport operator FBG has contracted DFS to handle ground traffic on defined apron areas. This means that DFS is in charge and responsible for guiding taxiing aircraft on these apron areas with the exception of allocating aircraft stands and ground handling positions.

Aircraft are allowed to use the aprons only after prior instruction from the DFS aerodrome control tower over radiotelephony or by marshalls in follow-me cars. Continuous listening watch on the frequency of the aerodrome control tower shall be maintained. Instructions from the aerodrome control tower shall always be followed.

Aircraft towing on the apron is only permitted after the aerodrome control tower has issued a clearance to this effect. The aerodrome control tower will issue the clearance to the driver of the follow-me car or to apron control over radiotelephony or telephone.

7.2 Allocation of handling positions for aircraft

7.2.1 FBG apron control will allocate handling positions to aircraft on the apron and will, as a rule, guide the aircraft by follow-me cars to the allocated positions.

7.2.2 Aircraft may leave nose-in positions only with the aid of tow tractors. Reverse thrust or variable pitch propellers shall not be used. Aircraft operators shall make appropriate arrangements.

Information about the availability of type-specific tow bars should be obtained from apron control in due time, Tel.: +49 (0)421 5595-241/-242.

7.2.3 Engine run-ups (as well as maintenance work on aircraft) on handling positions are permitted only with the consent of aviation supervision (Luftaufsicht).

7.3 Rollverkehr auf dem Vorfeld

7.3.1 Rollen in Standplatzrollgassen auf Rampe 1

Die nördliche Standplatzrollgasse N ist für Luftfahrzeuge bis ausschließlich 52 m Spannweite verfügbar.

Die südliche Standplatzrollgasse S ist für Luftfahrzeuge bis ausschließlich 36 m Spannweite verfügbar.

7.3.2 Rollen auf Rampe 2

Rampe 2 ist zwischen TWY A und Position 16 gesperrt für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite > 30 m und mit einem Radstand > 18 m.

7.3.3 Wird zur Führung eines rollenden Luftfahrzeugs ein Leitfahrzeug eingesetzt, hat der Pilot dessen Signale zu beachten.

7.3.4 Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nicht von den Rolleitlinien abweichen. In Ausnahmefällen kann ein Abweichen unter Einsatz eines Leitfahrzeugs erforderlich werden.

7.3.5 Geschleppte Luftfahrzeuge sowie Luftfahrzeuge, die von einer „Nose-in“-Position zurückgestoßen werden, haben vor jedem anderen Verkehr Vorrang.

7.3.6 Sämtliche in Richtung Vorfelder oder S-/L-Bahn rollende/geschleppte Luftfahrzeuge müssen an den "Hold for Follow Me"- Schildern auf ein Leitfahrzeug warten, es sei denn, die DFS erteilt über Funk eine andere Anweisung.

7.4 Schleppen von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld

Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur mit Zustimmung der FBG-Vorfeldkontrolle geschleppt werden.

8. Triebwerkstandläufe

8.1 Triebwerkstandläufe bedürfen der Einwilligung des Flughafenbetreibers. Sie sind bei der Vorfeldkontrolle, Tel.: +49 (0)421 5595-241/-243, anzumelden. Eine von ATC erteilte Verkehrsfreigabe ersetzt nicht die Zustimmung der Luftfahrtbehörde/Luftaufsicht.

8.2 Triebwerkstandläufe dürfen nur auf den dafür ausgewiesenen Positionen durchgeführt werden. Leerlaufprobeläufe werden von dieser Regelung nicht erfasst.

8.3 Ausgewiesene Positionen für Triebwerkstandläufe:

a) Rampe 2

für Luftfahrzeuge bis 5,7 t MPW. Bei Benutzung der Standlaufpositionen darf TWY B nicht von den Luftschauben-Verwirbelungen beaufschlagt werden.

b) Nebenstartbahn 23 südlich des Kompensierplatzes für alle Luftfahrzeuge

8.4 Triebwerkstandläufe sind von Montag bis Freitag nur zwischen

0530 (0430) – 2100 (2000)

Sat 0600 (0500) – 1200 (1100) sowie 1400 (1300) – 1600 (1500)

zulässig.

8.5 Zwischen 0430 (0330) und 0530 (0430) sind Triebwerkstandläufe nur für den Fall zulässig, dass ein zwischen 0530 (0430) und 0630 (0530) planmäßiger Abflug unmittelbar bevorsteht, und ein Probelauf aus Sicherheitsgründen kurz vor diesem Start durchgeführt werden muss.

8.6 An Sonn- und Feiertagen dürfen Triebwerkstandläufe nur in begründeten Einzelfällen von 0800 (0700) bis 1100 (1000) und 1400 (1300) bis 1800 (1700) durchgeführt werden, wenn

– ein genehmigter Start unmittelbar bevorsteht,

– ein Probelauf aus Sicherheitsgründen erforderlich ist,

und

– der in Aussicht genommene Start zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf der Luftverkehrsgesellschaft unabweisbar notwendig ist.

9. Intersection Take-off

Aus Lärmschutzgründen werden Piloten von Propellerflugzeugen und Flugzeugen mit Turbinenpropellerantrieb über 2000 kg Höchstabflugmasse (MTOM) durch die Rollkontrolle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bei Abflügen von RWY 27 grundsätzlich über die Kreuzung E anstelle der Kreuzung F freigegeben. Sollte aus Flugsicherheitsgründen ein Start von Kreuzung F erforderlich sein, ist eine Freigabe hierfür zusammen mit der Rollanweisung zu beantragen.

10. Startbahn 23

Die Startbahn 23 steht Luftfahrzeugen bis 5.700 kg MTOM für Starts nach VFR am Tage über die Abflugstrecken SIERRA und WHISKEY zur Verfügung. Luftfahrzeuge bis 5.700 kg MTOM werden bei Abflügen über SIERRA oder WHISKEY durch die Rollkontrolle grundsätzlich (entsprechende Windverhältnisse vorausgesetzt) über die Kreuzung D zur Startbahn 23 freigegeben. Abflüge von Startbahn 27 und/oder über NOVEMBER sind ggf. mit der Rollanweisung zu erbitten.

7.3 Ground traffic on the apron

7.3.1 Taxiing on aircraft stand taxilanes on ramp 1

The northern aircraft stand taxilane is available to aircraft with a wingspan of up to but not including 52 m.

The southern aircraft stand taxilane is available to aircraft with a wingspan of up to but not including 36 m.

7.3.2 Taxiing on ramp 2

Between TWY A and position 16, ramp 2 is closed to aircraft with a wingspan of > 30 m and with a wheel base of > 18 m.

7.3.3 If a follow-me car is used to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals.

7.3.4 On the apron, aircraft shall not deviate from the guidelines. In exceptional cases, deviations may become necessary when follow-me cars are used.

7.3.5 Towed aircraft as well as aircraft pushed back from a nose-in position have priority over every other traffic.

7.3.6 All aircraft taxiing/towed in the direction of the aprons or the runway shall wait for a follow-me car at the "Hold for follow-me" signs, except when DFS issues a different instruction over radiotelephony.

7.4 Towing of aircraft on the apron

Aircraft may only be towed on the apron with the consent of FBG apron control.

8. Engine run-ups

8.1 Engine run-ups require the approval of the airport operator and shall be announced to apron control at the telephone number +49 (0)421 5595-241/-243. An ATC clearance is no substitute for the consent by the aeronautical authority/aviation supervision (Flugleitung).

8.2 Engine run-ups are only permitted on the positions designated for this purpose. This regulation does not apply to idle test runs.

8.3 Positions designated for engine run-ups:

a) Ramp 2

For aircraft up to 5.7 t MPW. TWY B shall not be affected by propeller turbulence when the run-up positions are used.

b) Subsidiary RWY 23 south of the compass base for all aircraft.

8.4 Engine run-ups are only permitted from Monday to Friday between

0530 (0430) – 2100 (2000)

Sat 0600 (0500) – 1200 (1100) and 1400 (1300) – 1600 (1500)

8.5 Between 0430 (0330) and 0530 (0430) engine run-ups are only permitted, if a scheduled departure between 0530 (0430) and 0630 (0530) is imminent and if a test run must be carried out for safety reasons shortly before this take-off.

8.6 On Sundays and public holidays, engine run-ups are only permitted in substantiated individual cases between 0800 (0700) and 1100 (1000) and between 1400 (1300) and 1800 (1700) if

– an approved take-off is imminent

– a test run is necessary for safety reasons

and

– the prospective take-off is absolutely necessary to avoid major disruptions in airline operations.

9. Intersection take-off

For noise abatement reasons, pilots of propeller and turbo-prop aeroplanes of more than 2000 kg MTOM will, as a rule, be cleared by DFS ground control to use intersection E for take-off RWY 27 instead of intersection F. If flight safety aspects require intersection F for take-off, pilots shall request this clearance together with the taxi instruction.

10. Runway 23

Take-off runway 23 is available to aircraft of up to 5.700 kg MTOM for take-offs under VFR at daytime via departure routes SIERRA and WHISKEY. For departures via SIERRA or WHISKEY, aircraft of up to 5.700 kg MTOM will, as a rule, be cleared by ground control for take-off runway 23 via intersection D (appropriate wind conditions assumed). Departures from take-off runway 27 and/or via NOVEMBER shall be requested together with the taxi instruction, if applicable.

11. Wiederholte IFR-Übungsanflüge bedürfen der vorherigen Abstimmung mit Bremen ACC (Tel.: +49 (0)421 5372 141). Grundsätzlich ist diese Abstimmung unter Angabe des Programms am Ereignistag ab 0500 (0400) spätestens 2 Stunden, jedoch nicht früher als 4 Stunden vor Beginn dieser Übungsanflüge vorzunehmen. Lizenzprüfflüge können auch außerhalb der vorgenannten Zeiten abgestimmt werden.

Diese Abstimmung entbindet nicht von der Beachtung möglicher Regelungen aufgrund von Fluglärmschutzaufgaben für den Flughafen Bremen.

Hinweis: Aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation kann es trotz erfolgter Abstimmung zu teilweisen oder ganzen Ablehnung des Trainingsprogramms kommen.

11. Repeated IFR practice approaches require prior coordination with Bremen ACC (Tel.: +49 (0)421 5372 141). As a rule, this coordination shall take place on the day in question from 0500 (0400) on and no later than 2 hours but no earlier than 4 hours prior to commencing these practice approaches. The relevant programme shall be indicated. Licence examination flights may be coordinated outside the above-mentioned hours as well.

This coordination does not release the pilot from the obligation to observe any noise abatement regulations that may be applicable at Bremen Airport.

Note: Depending on the prevailing traffic situation, the training programme may be rejected in part or in total even if it has been coordinated earlier.

EDDW AD 2.21 Noise abatement procedures

Nil

EDDW AD 2.22 Flight procedures

Nil

EDDW AD 2.23 Additional information

Erweiterter Datenaustausch zum ATM Netzwerk

In Anlehnung an einen Airport-CDM-Prozess erfolgt am Flughafen Bremen ein erweiterter Datenaustausch für Abflüge. Durch einen permanenten und automatisierten Meldungs-austausch mit dem Network Management Operations Center (NMOC) werden lokale Informationen zur Verbesserung der Netzwerkvorhersagen im europäischen Verkehrsflussmanagement (ATFCM) eingebunden.

Vom lokalen ATC-System erfolgt der Meldungs-austausch in das ATM-Netzwerk hierbei auf Basis der europäischen Standards für Airport CDM und nutzt die Meldungstypen:

- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- und ggf. Cancel DPI (C-DPI).

Mit der Erteilung der Anlassfreigabe wird ein voraussichtlicher Startzeitpunkt berechnet und an das NMOC gesendet. Der bis zu diesem Zeitpunkt im ATM-Netzwerk vorliegende Abflugzeitpunkt wird durch die Einbeziehung des Zeitpunktes der Anlassfreigabe in seiner Genauigkeit verbessert. Muss nach Erteilen der Anlassfreigabe ein Luftfahrzeug seine Triebwerke aus technischen Gründen wieder abstellen, wird der Flug im ATM-Netzwerk durch eine C-DPI abgemeldet. Eine hierauf folgende Flight Suspension mit dem Kommentar "Suspended by Departure Airport" kann vom AO durch eine Aktualisierung der EOBT (DLA oder CHG) aufgehoben werden.

Die grundsätzlichen Verfahren mit dem NMOC bestehen weiterhin.

Extended data exchange with the ATM network

Bremen Airport is conducting an extended data exchange for departing flights in a similar way to the Airport CDM process. By maintaining a permanent and automated message exchange with the Network Management Operations Centre (NMOC), local information is integrated into the European Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) to improve network forecasts.

The message exchange from the local ATC system to the ATM network takes place on the basis of European standards for Airport CDM, using the following message types:

- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- and Cancel DPI (C-DPI), as required.

When start-up approval is issued, the estimated time of departure is calculated and transmitted to the NMOC. The use of the start-up approval time instead of the time stored earlier in the ATM network improves the accuracy of the departure time. If it becomes necessary for an aircraft to shut down its engines again for technical reasons, the flight will be cancelled in the ATM network by means of a C-DPI. The subsequent flight suspension with the comment "Suspended by departure airport" can be revoked by the aircraft operator by updating the EOBT (DLA or CHG).

The general procedures with the NMOC continue to be applicable.

EDDW AD 2.24 Charts related to the aerodrome

See next pages

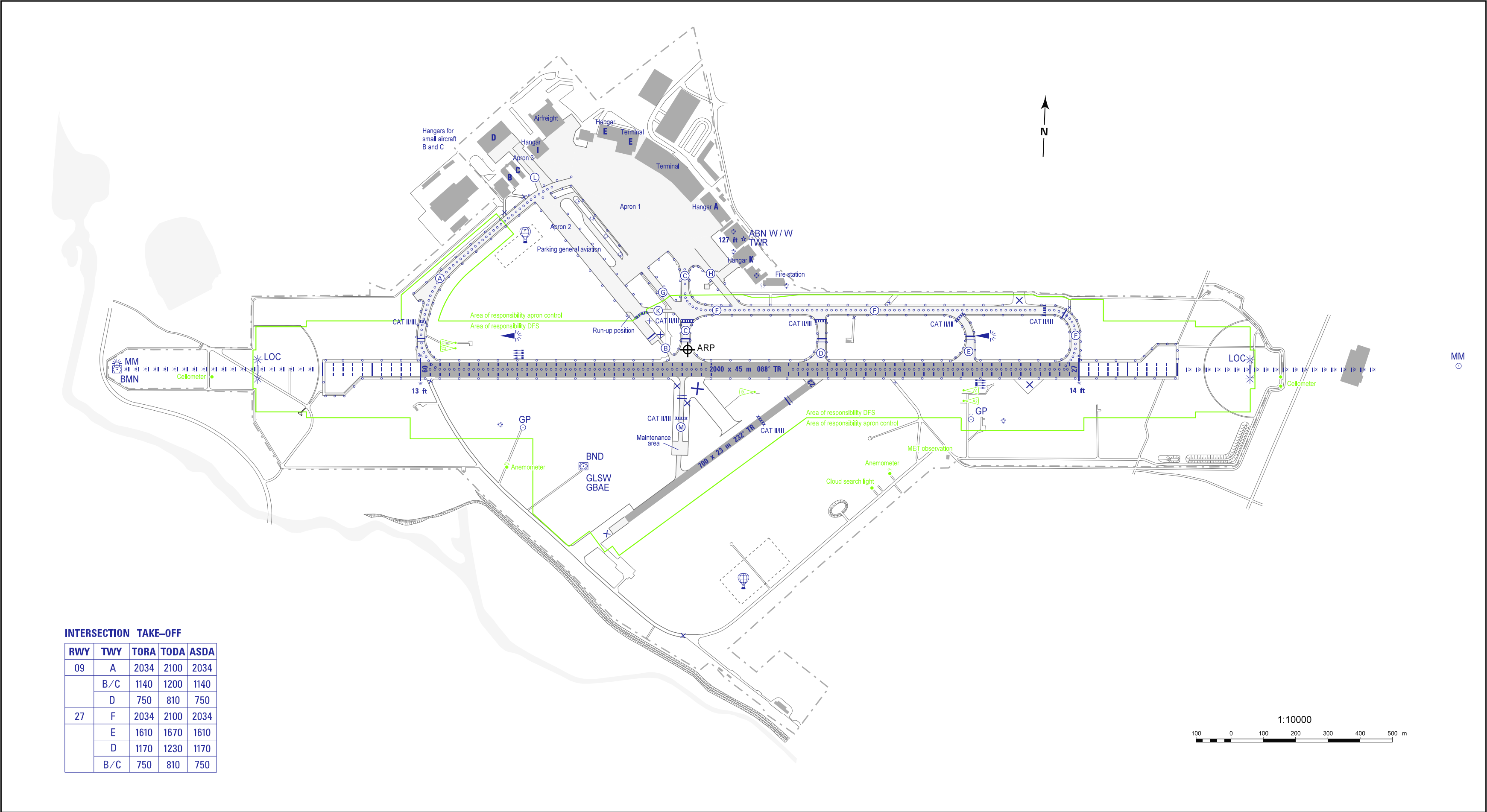
Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

FLUGPLATZKARTE - ICAO
 AERODROME CHART - ICAO

ARP	11 ft	AERODROME
N 53° 02' 50.64"		ELEVATION
E 008° 47' 12.29"		14 ft

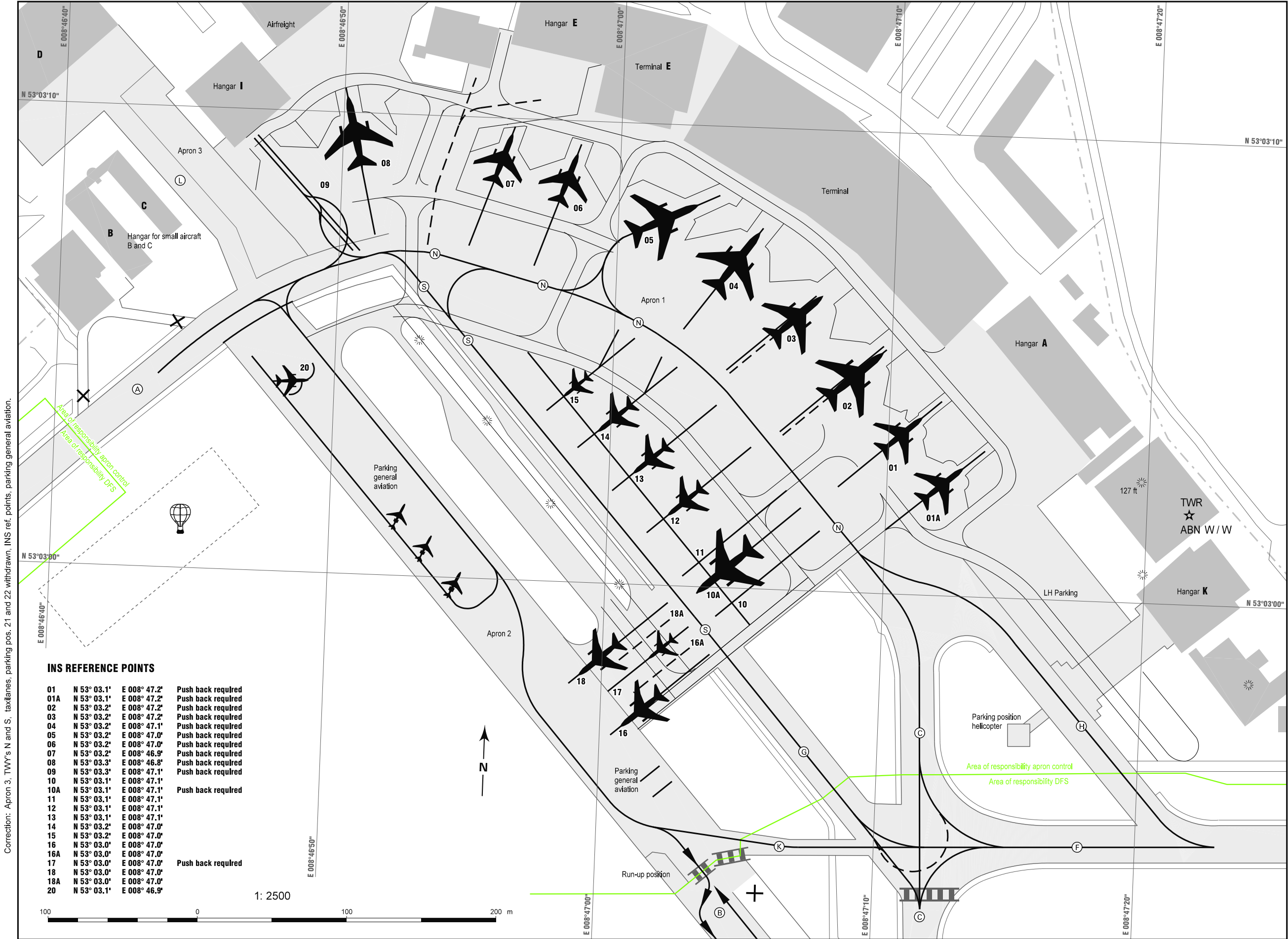
BREMEN



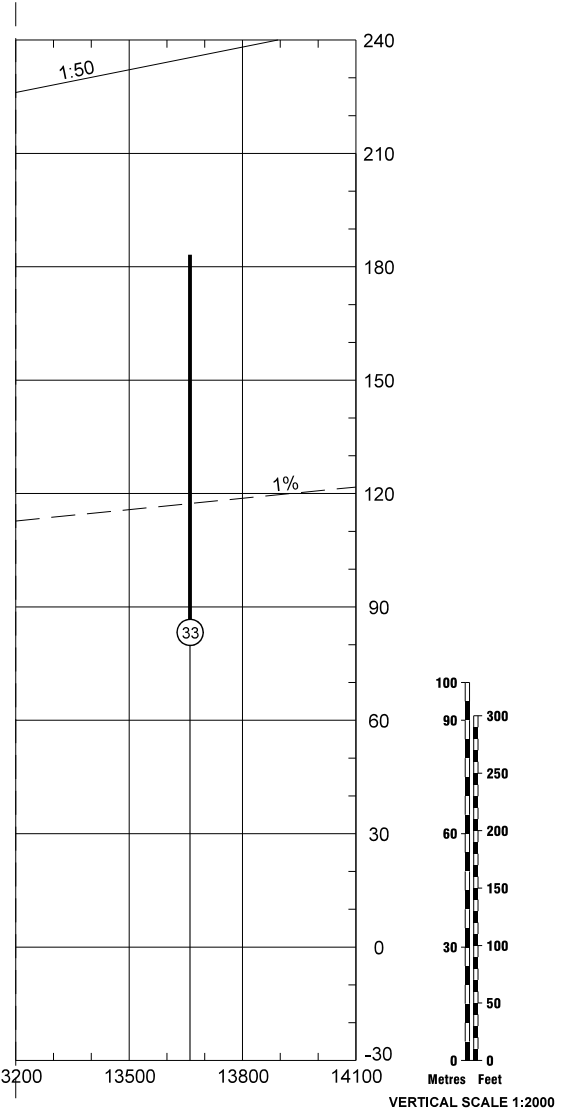
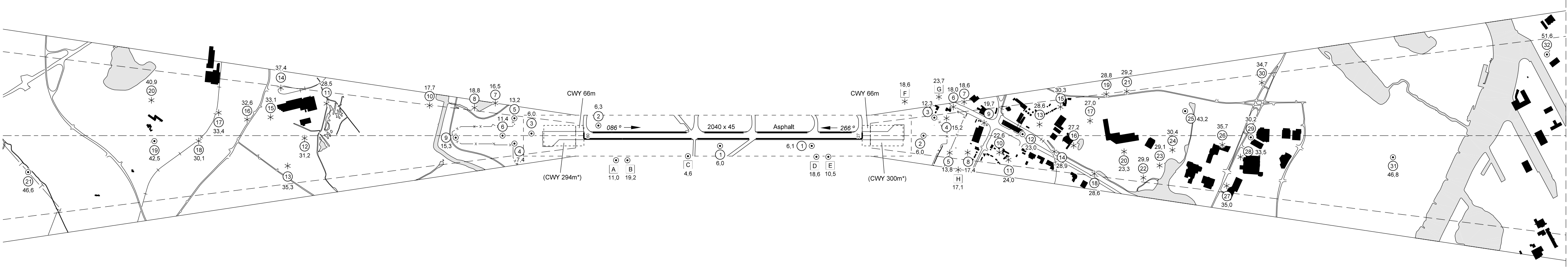
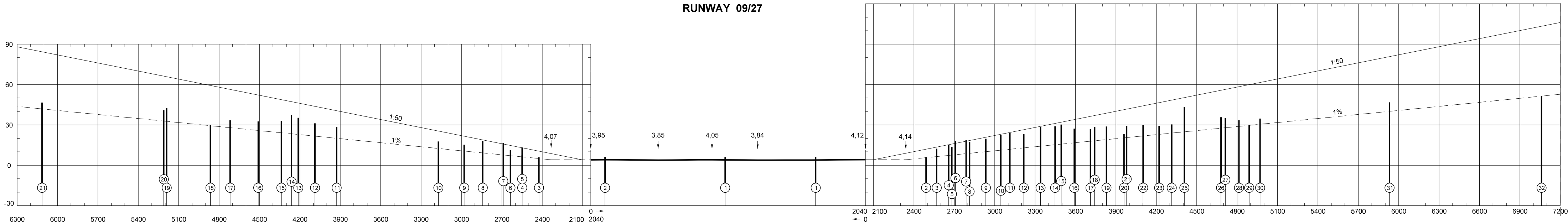
Correction: ELEV THR27.

FLUGPLATZROLLKARTE - ICAO
 AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

BREMEN



DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES
MAGNETIC VARIATION 1.5° E (2014.07)



AMENDMENT RECORD		
NO.	DATE	CORRECTION

Date of survey: 04/2014

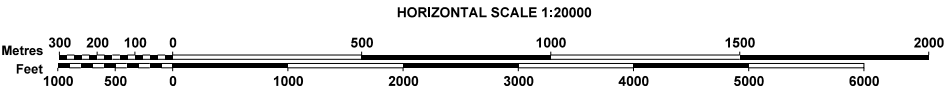
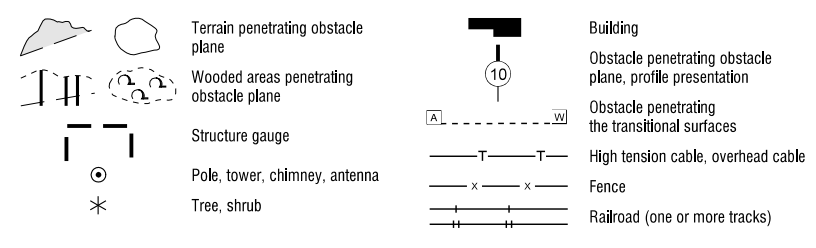
normal use

RWY 09	DECLARED DISTANCES	RWY 27
2034	Take-off run available	2034
2100	Take-off distance available	2100
2034	Accelerate stop distance available	2034
2034	Landing distance available	2034

(*special use A300-600ST,
refer to EDDW AD 2.13)

RWY 09	DECLARED DISTANCES	RWY 27
2334	Take-off run available	2340
2634	Take-off distance available	2634
2634	Accelerate stop distance available	2634
2340	Landing distance available	2334

LEGEND



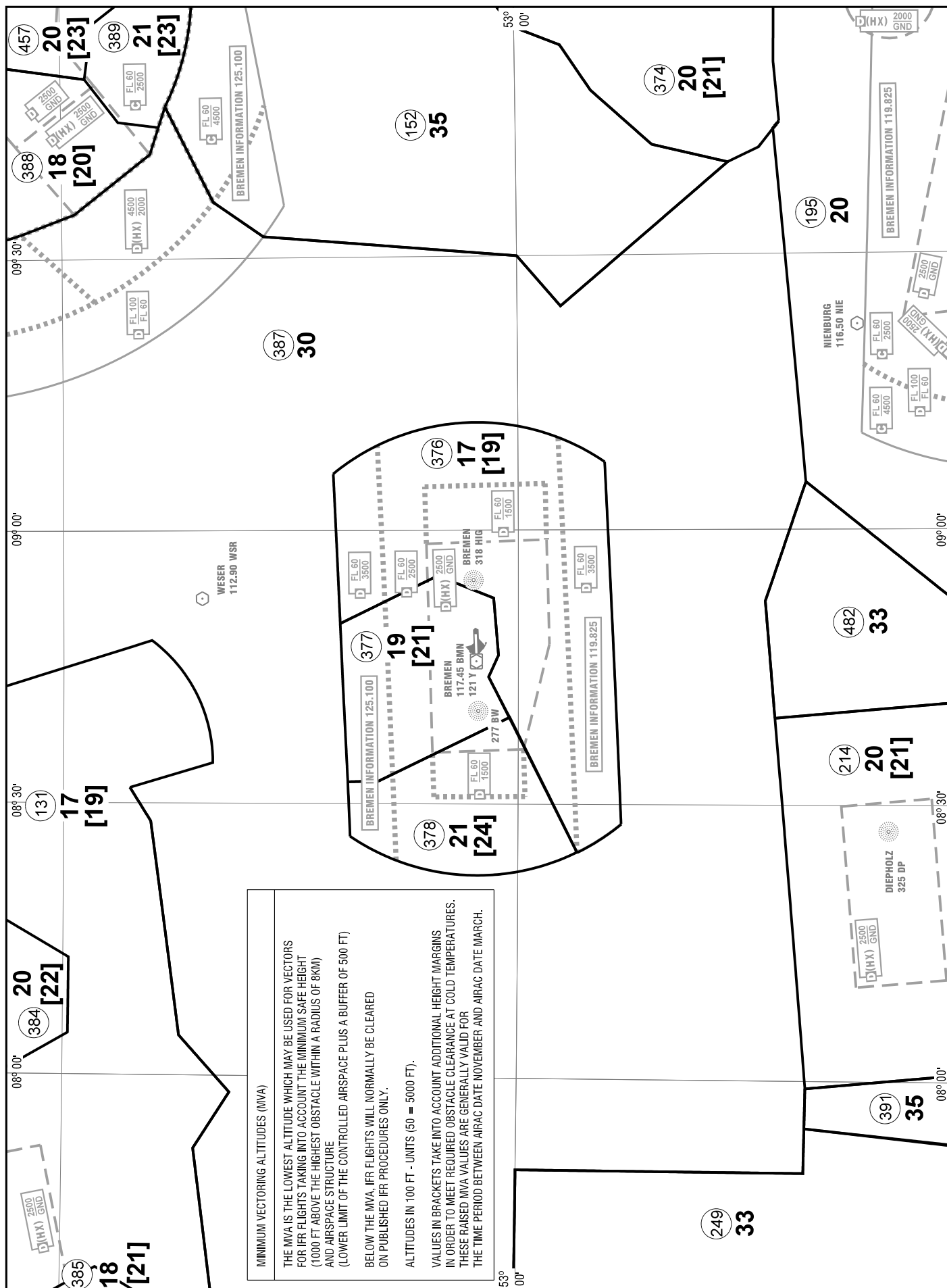
Correction: New survey, ELEV THR 27.

MINIMUM VECTORING
CHART

TRANSITION
ALTITUDE 5000

BREMEN

Correction: Nota modified, MVA sectors, airspace.



LIST OF COORDINATES
FOR MVA
BREMEN

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

WAY POINT LIST

BREMEN

GPS/FMS RNAV DEPARTURE ROUTES (OVERLAY)

IDENT	CODING		DISPLAY	
DW090	N 53 02 53.77	E 008 50 59.06	N 53 02.9	E 008 51.0
DW091	N 53 02 11.29	E 008 53 23.22	N 53 02.2	E 008 53.4
DW092	N 53 01 00.34	E 008 54 47.48	N 53 01.0	E 008 54.8
DW093	N 53 00 57.97	E 008 54 50.29	N 53 01.0	E 008 54.8
DW094	N 52 58 40.91	E 008 55 02.52	N 52 58.7	E 008 55.0
DW095	N 52 57 36.41	E 008 52 02.77	N 52 57.6	E 008 52.0
DW096	N 52 57 21.12	E 008 31 25.28	N 52 57.4	E 008 31.4
DW097	N 53 00 02.35	E 008 55 56.28	N 53 00.0	E 008 55.9
DW098	N 53 04 24.81	E 009 01 42.93	N 53 04.4	E 009 01.7
DW100	N 53 03 02.75	E 008 58 59.65	N 53 03.0	E 008 59.0
DW101	N 53 07 31.55	E 008 59 52.44	N 53 07.5	E 008 59.9
DW270	N 53 02 46.15	E 008 45 16.06	N 53 02.8	E 008 45.3
DW271	N 53 02 42.96	E 008 42 47.19	N 53 02.7	E 008 42.8
DW272	N 53 02 39.18	E 008 40 19.15	N 53 02.7	E 008 40.3
DW273	N 53 00 17.18	E 008 41 18.74	N 53 00.3	E 008 41.3
DW275	N 53 00 10.88	E 008 43 42.22	N 53 00.2	E 008 43.7
DW276	N 52 59 16.30	E 008 43 09.62	N 52 59.3	E 008 43.2
DW278	N 52 57 38.04	E 008 46 09.34	N 52 57.6	E 008 46.2
DW279	N 52 56 01.73	E 008 49 04.74	N 52 56.0	E 008 49.1
DW282	N 53 08 21.11	E 008 40 13.33	N 53 08.4	E 008 40.2
DW284	N 52 57 50.93	E 008 53 36.35	N 52 57.8	E 008 53.6
DW285	N 53 04 46.38	E 008 40 28.41	N 53 04.8	E 008 40.5
DW287	N 53 19 08.55	E 008 29 41.22	N 53 19.1	E 008 29.7
ABDIM	N 53 02 33.05	E 008 10 27.81	N 53 02.6	E 008 10.5
BASUM	N 52 46 19.16	E 008 47 18.74	N 52 46.3	E 008 47.3
DOTOB	N 53 17 08.66	E 008 03 53.66	N 53 17.1	E 008 03.9
ERLAD	N 52 38 54.23	E 008 57 45.53	N 52 38.9	E 008 57.8
GESTO	N 53 10 29.59	E 010 05 00.57	N 53 10.5	E 010 05.0
IBDAG	N 52 43 27.14	E 009 11 47.22	N 52 43.5	E 009 11.8
OGBAT	N 52 44 39.31	E 009 14 02.91	N 52 44.7	E 009 14.0
UDADO	N 53 06 51.99	E 009 26 32.37	N 53 06.9	E 009 26.5

THRESHOLD COORDINATES

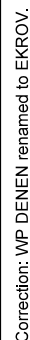
THR	CODING		DISPLAY	
RWY 27	N 53 02 50.15	E 008 48 17.46	N 53 02.8	E 008 48.3
RWY 09	N 53 02 47.67	E 008 46 28.03	N 53 02.8	E 008 46.5

STANDARD ARRIVAL
ROUTES – INSTRUMENT
(STAR)

BREMEN
RWY 09/27

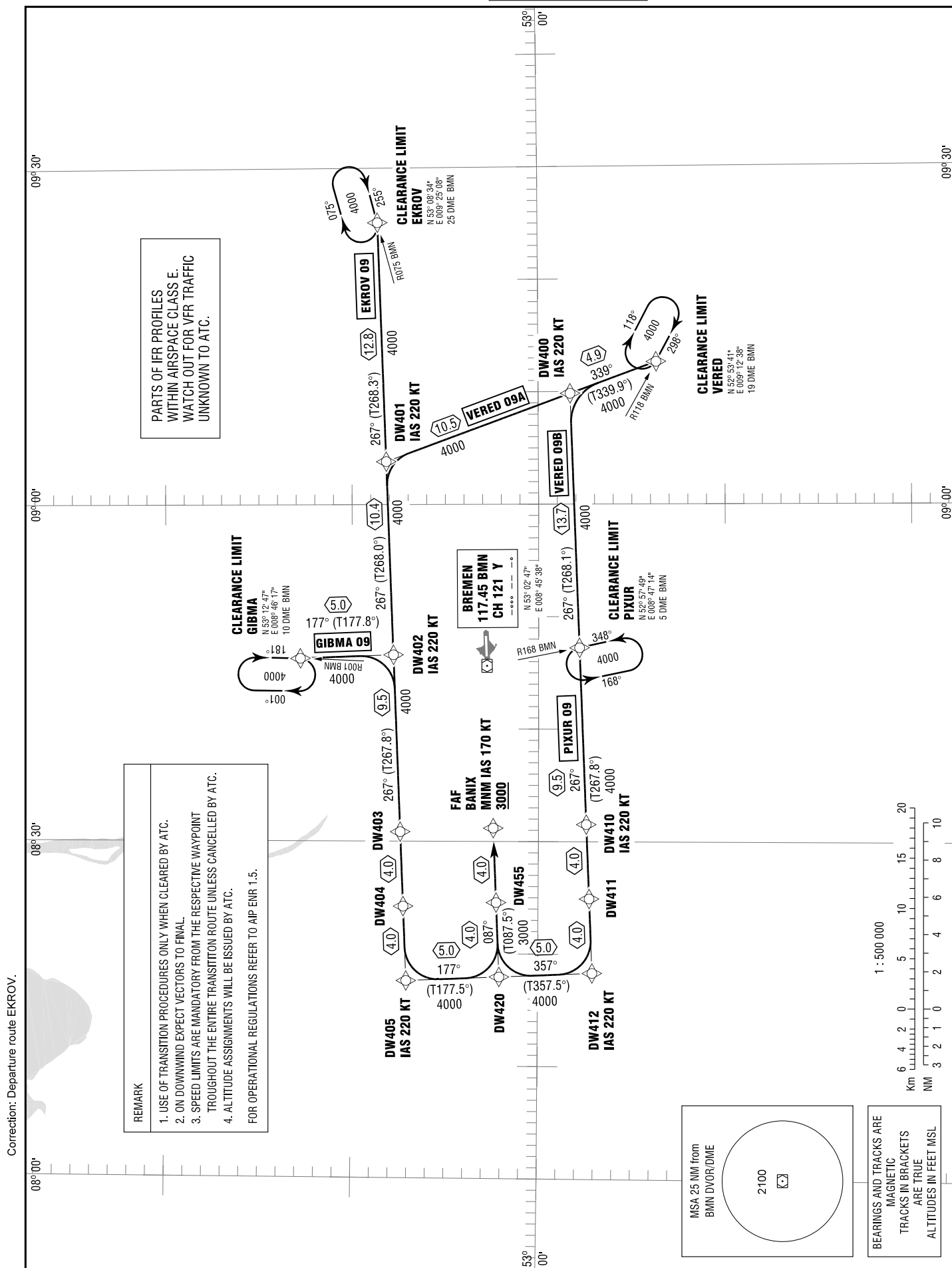
Designator	Identification Significant Points	Mag Track	Dist NM	MNM IFR Cruising Level	Remarks
1	2	3	4	5	6
EKROV 1P	EKROV ONE PAPA				1. BRNAV and NON-RNAV aircraft expect radar vectors to final approach. 2. GPS/FMS-aircraft expect EKROV 09/27 Transition.
	△ EKROV				
	△ Bremen DVOR/DME	255	25	4000	
GIBMA 2P	GIBMA TWO PAPA				1. BRNAV and NON-RNAV aircraft expect radar vectors to final approach. 2. GPS/FMS-aircraft expect GIBMA 09/27 Transition.
	△ GIBMA				
	△ Bremen DVOR/DME	181	10	4000	
PIXUR 2P	PIXUR TWO PAPA				1. BRNAV and NON-RNAV aircraft expect radar vectors to final approach. 2. GPS/FMS-aircraft expect PIXUR 09/27 Transition.
	△ PIXUR				
	△ Bremen DVOR/DME	348	5	4000	
VERED 2P	VERED TWO PAPA				1. BRNAV and NON-RNAV aircraft expect radar vectors to final approach. 2. GPS/FMS-aircraft expect VERED 09/27 Transition.
	△ VERED				
	△ Bremen DVOR/DME	298	19	4000	

STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR)



132.375
125.650

BREMEN
RWY 09

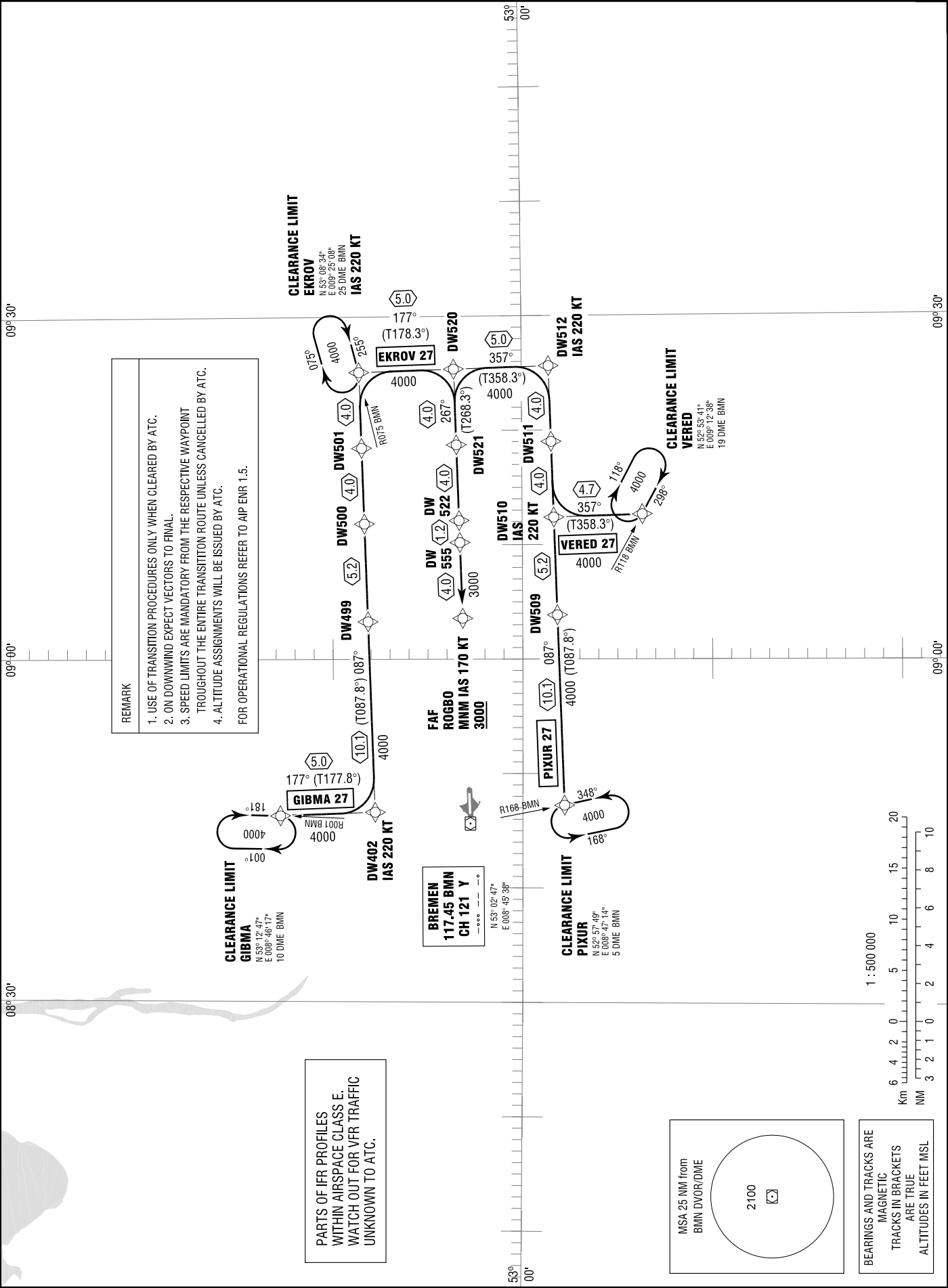


BREMEN
RWY 27

ATIS RADAR	132.375 125.650
---------------	--------------------

TRANSITION
ALTITUDE 5000
VAR 1° E

GPS / FMS RNAV ARRIVAL CHART
TRANSITION TO FINAL APPROACH
(OVERLAY TO RADAR VECTOR PATTERN)



STANDARD DEPARTURE
ROUTES – INSTRUMENT
(SID)

BREMEN
RWY 09

Pilots of GPS/FMS-RNAV-equipped aircraft shall, if possible, use the supplementary GPS/FMS RNAV procedures which are described following the text "GPS / FMS RNAV:" and charted in addition on "CHART - INSTRUMENT (OVERLAY)". When using these supplementary GPS/FMS RNAV procedures, the pilot shall check and ensure that the underlying conventional flight procedures are adhered to by monitoring the information of the ground-based navigation aids. The ground-based navigation aids required for the use of the respective conventional flight procedure and the associated aircraft equipment shall remain in operation at all times.

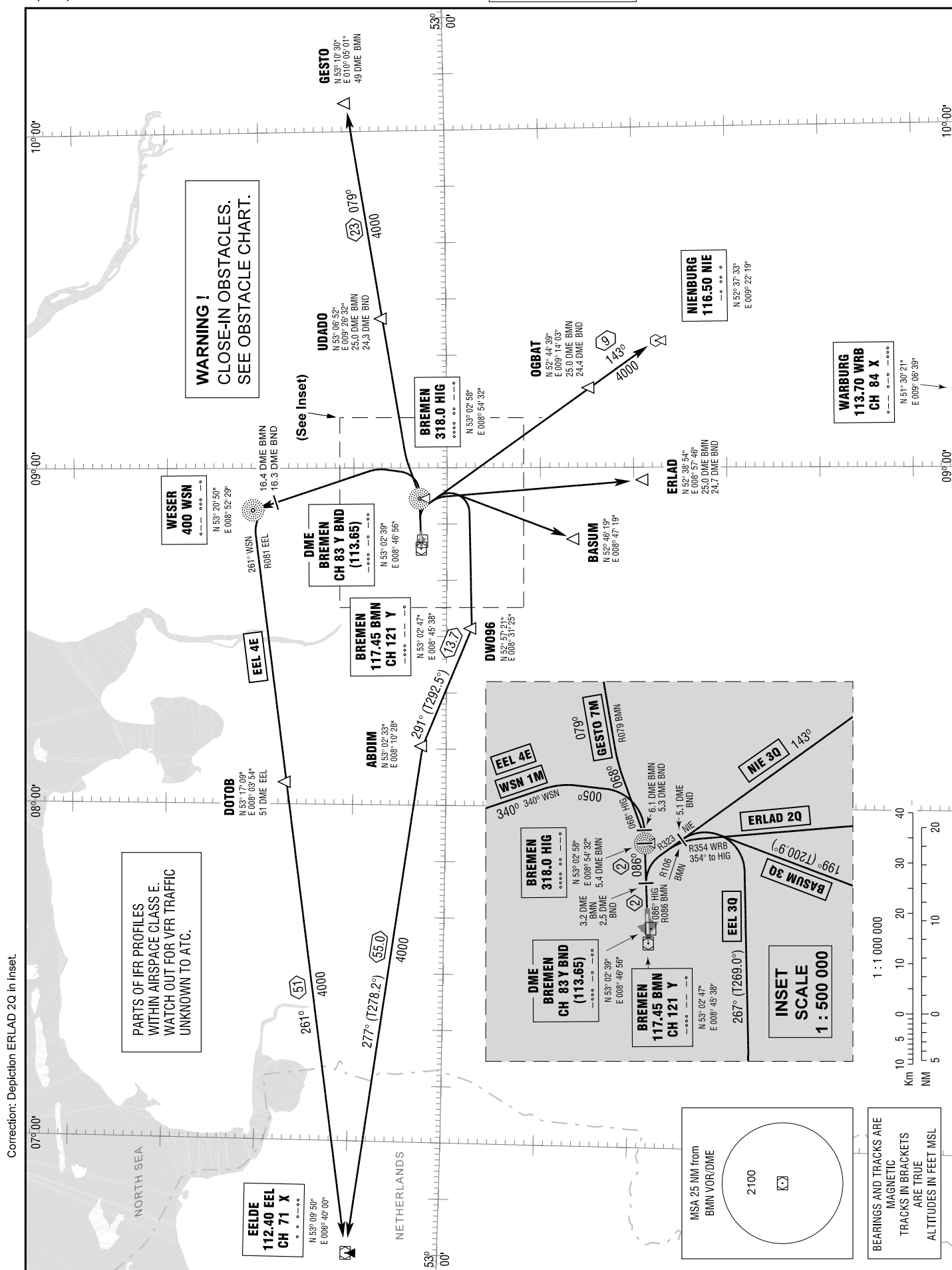
Designator	Route	After Take-Off		Remarks
		Climb to	Contact	
1	2	3	4	5
EEL 3Q	EELDE THREE QUEBEC On bearing 086° HIG inbound HIG / R086 BMN to 3.2 DME BMN / 2.5 DME BND; RT, on R323 NIE to cross R106 BMN / 5.1 DME BND; RT, on track 267° to DW096; RT, on track 291° to ABDIM (Δ); LT, on track 277° to EEL (▲). GPS/FMS RNAV: [A500+] - <u>DW090</u> [R] - DW091 - <u>DW093</u> [R] - DW094[R] - DW095 - DW096[R] - ABDIM[L] - EEL.	4000 ft	Bremen Radar 125.650	1. After passing R106 BMN / 5.1 DME BND BRNAV equipment necessary. 2. SID crossing ED-R 202/ ED-R 302 (TRA). In case of military activities expect rerouting via EEL E.
EEL 4E	EELDE FOUR ECHO On bearing 086° HIG inbound HIG / R086 BMN via HIG to 6.1 DME BMN / 5.3 DME BND; LT, on heading 005° to intercept bearing 340° WSN inbound WSN, at 16.4 DME BMN / 16.3 DME BND LT, on bearing 261° WSN outbound WSN / R081 EEL via DOTOB to EEL (▲). GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW100[L] - DW101[L] - WSN[L] - DOTOB - EEL.			
WSN 1M	WESER ONE MIKE On bearing 086° HIG inbound HIG / R086 BMN via HIG to 6.1 DME BMN / 5.3 DME BND; LT, on heading 005° to intercept bearing 340° WSN inbound WSN (Δ). GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW100[L] - DW101[L] - WSN.			
GESTO 7M	GESTO SEVEN MIKE On bearing 086° HIG inbound HIG / R086 BMN to HIG / 5.4 DME BMN; LT, on bearing 068° HIG outbound HIG to intercept R079 BMN via UDADO (Δ) to GESTO (Δ). GPS/FMS RNAV: [A500+] - <u>HIG</u> [L] - DW098[R] - UDADO - GESTO.			
NIE 3Q	NIEBURG THREE QUEBEC On bearing 086° inbound HIG / R086 BMN to 3.2 DME BMN / 2.5 DME BND; RT, on R323 NIE via OGBAT (Δ) to NIE (Δ). GPS/FMS RNAV: [A500+] - <u>DW090</u> [R] - DW091 - OGBAT - NIE.			
ERLAD 2Q	ERLAD TWO QUEBEC On bearing 086° inbound HIG / R086 BMN to 3.2 DME BMN / 2.5 DME BND; RT, on R323 NIE to intercept bearing 174° HIG outbound HIG / R354 WRB to ERLAD (Δ). GPS/FMS RNAV: [A500+] - <u>DW090</u> [R] - DW091 - DW092[R] - ERLAD.			
BASUM 3Q	BASUM THREE QUEBEC On bearing 086° HIG inbound HIG / R086 BMN to 3.2 DME BMN / 2.5 DME BND; RT, on R323 NIE to cross R106 BMN / 5.1 DME BND; RT, on track 199° to BASUM (Δ). GPS/FMS RNAV: [A500+] - <u>DW090</u> [R] - DW091 - DW097[R] - BASUM.			After passing R106 BMN / 5.1 DME BND BRNAV equipment necessary.

(Sample: DW090 fly-over way point)

Contact Bremen Radar immediately after take-off!

ATIS	132.375
GROUND	121.750
TOWER	120.325
RADAR	125.650

BREMEN
RWY 09

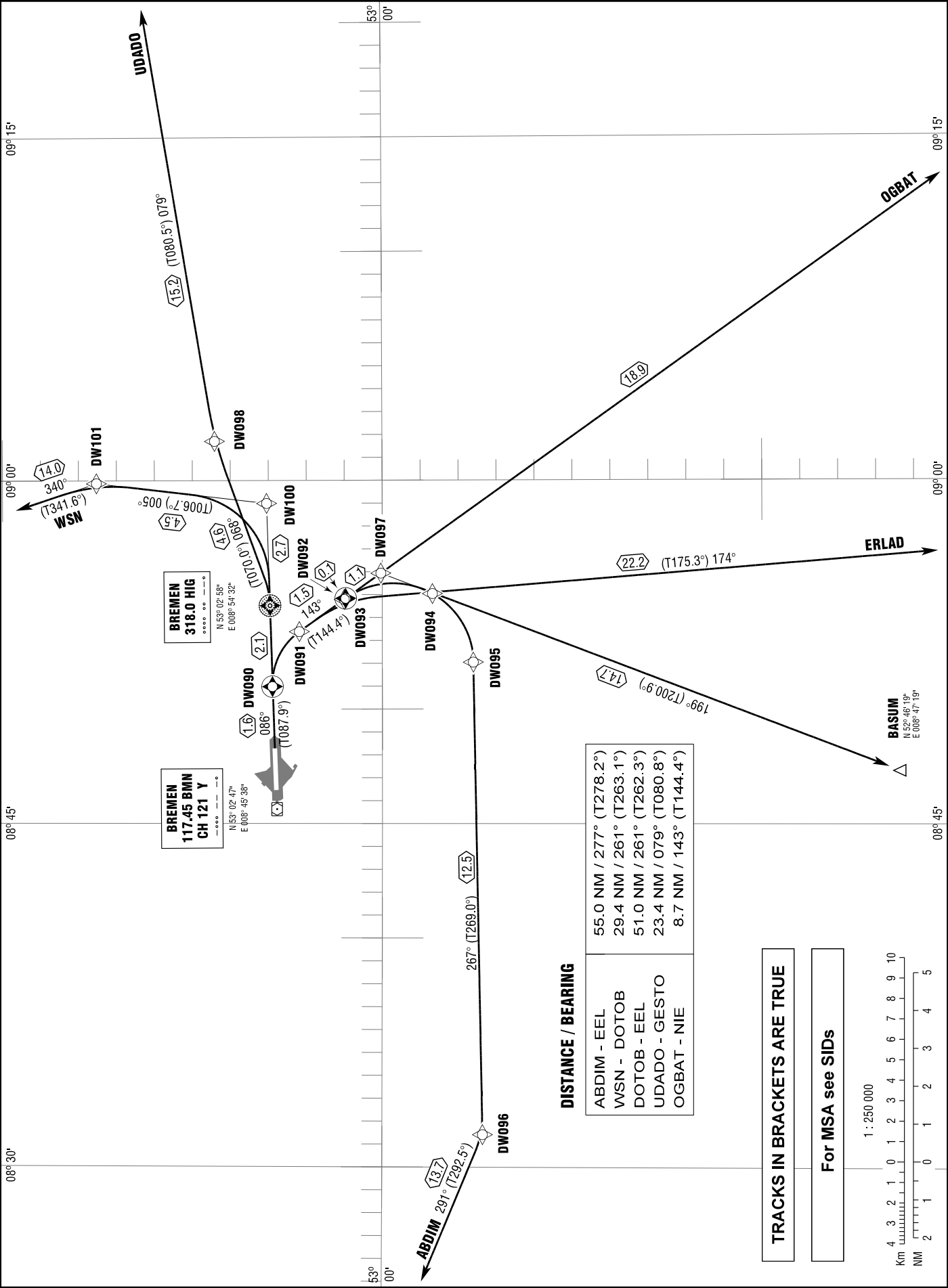


BREMEN
RWY 09

ATIS	132.375
GROUND	121.750
TOWER	120.325
RADAR	125.650

TRANSITION
ALTITUDE 5000
VAR 2° E

GPS / FMS RNAV DEPARTURE
CHART - INSTRUMENT
(OVERLAY)



STANDARD DEPARTURE
ROUTES – INSTRUMENT
(SID)

BREMEN
RWY 27

Pilots of GPS/FMS-RNAV-equipped aircraft shall, if possible, use the supplementary GPS/FMS RNAV procedures which are described following the text "GPS / FMS RNAV:" and charted in addition on "CHART - INSTRUMENT (OVERLAY)". When using these supplementary GPS/FMS RNAV procedures, the pilot shall check and ensure that the underlying conventional flight procedures are adhered to by monitoring the information of the ground-based navigation aids. The ground-based navigation aids required for the use of the respective conventional flight procedure and the associated aircraft equipment shall remain in operation at all times.

Designator	Route	After Take-Off		Remarks
		Climb to	Contact	
1	2	3	4	5
EEL 8K	EELDE EIGHT KILO Climb via BMN on R268 BMN to ABDIM (△); RT, on R097 EEL to EEL (▲). GPS/FMS RNAV: [A500+] - BMN - ABDIM[R] - EEL.	4000 ft	Bremen Radar 125.650	SID crossing ED-R 202/ ED-R 302 (TRA). In case of military activities expect rerouting via EEL W.
EEL 8W	EELDE EIGHT WHISKEY Climb straight ahead via BMN on R266 BMN / on bearing 266° HIG outbound HIG to 1.7 DME BMN / 2.5 DME BND; RT, on heading 358° to intercept R328 BMN, on R328 BMN to 17.5 DME BMN / 18.0 DME BND; LT, on bearing 261° WSN outbound WSN / R081 EEL via DOTOB (△) to EEL (▲). GPS/FMS RNAV: [A500+] - BMN - DW272[R] - DW282[L] - DW287[L] - DOTOB - EEL.			
WSN 1K	WESER ONE KILO Climb straight ahead via BMN on R266 BMN / on bearing 266° HIG outbound HIG to 1.7 DME BMN / 2.5 DME BND; RT, on bearing 022° WSN inbound WSN (△). GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW271[R] - DW285 - WSN.			
GESTO 4A	GESTO FOUR ALPHA Climb straight ahead to 500ft; LT, complete turn within 1.3 DME BND, on track 198° to 2.8 DME BMN / 3.1 DME BND; LT, on track 086° to DW284; LT, on track 071° to GESTO (△). Climb with 4.8% (290 ft/NM) or more until passing 2000. GPS/FMS RNAV: DW270 [A500+; L] - DW275[L] - DW284[L] - GESTO.			1. PDG due to Airspace structure. 2. After passing 2000 ft BRNAV equipment necessary. 3. If unable to comply file GESTO K.
GESTO 5K	GESTO FIVE KILO Climb straight ahead via BMN on R266 / on bearing 266° HIG outbound HIG to 1.7 DME BMN / 2.5 DME BND; LT, on track 131° until crossing bearing 227° from HIG / R181 BMN; LT on track 086° to DW284; LT, on track 071° to GESTO (△). GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW271[L] - DW273 - DW278 [L] - DW284[L] - GESTO.			After crossing bearing 227° from HIG / R181 BMN BRNAV equipment necessary.
NIE 4Z	NIENBURG FOUR ZULU Climb straight ahead to 500ft; LT, complete turn within 1.3 DME BND, on track 198° to 2.8 DME BMN / 3.1 DME BND; LT, on R311 NIE via IBDAG (△) to NIE (△). GPS/FMS RNAV: DW270 [A500+; L] - DW276[L] - IBDAG - NIE.			If unable to comply file NIE K.
NIE 7K	NIENBURG SEVEN KILO Climb straight ahead via BMN on R266 BMN / on bearing 266° HIG outbound HIG to 1.7 DME BMN / 2.5 DME BND; LT, on track 131° to intercept R311 NIE via IBDAG (△) to NIE (△). GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW271[L] - DW273 - IBDAG - NIE.			

(Sample: DW271 fly-over way point)

Contact Bremen Radar immediately after take-off!

BREMEN
RWY 27

STANDARD DEPARTURE
ROUTES – INSTRUMENT
(SID)

Pilots of GPS/FMS-RNAV-equipped aircraft shall, if possible, use the supplementary GPS/FMS RNAV procedures which are described following the text "GPS / FMS RNAV:" and charted in addition on "CHART - INSTRUMENT (OVERLAY)". When using these supplementary GPS/FMS RNAV procedures, the pilot shall check and ensure that the underlying conventional flight procedures are adhered to by monitoring the information of the ground-based navigation aids. The ground-based navigation aids required for the use of the respective conventional flight procedure and the associated aircraft equipment shall remain in operation at all times.				
Designator	Route	After Take-Off		Remarks
		Climb to	Contact	
1	2	3	4	5
ERLAD 2Z	ERLAD TWO ZULU Climb straight ahead to 500ft; LT, complete turn within 1.3 DME BND, on track 198° to 2.8 DME BMN / 3.1 DME BND; LT, on R311 NIE to intercept R161 BMN, on R161 BMN to ERLAD (△). GPS/FMS RNAV: DW270 [A500+; L] - DW276[L] - DW279[R]- ERLAD.	4000 ft	Bremen Radar 125.650	If unable to comply file ERLAD K.
ERLAD 2K	ERLAD TWO KILO Climb straight ahead via BMN on R266 BMN / on bearing 266° HIG outbound HIG to 1.7 DME BMN / 2.5 DME BND; LT, on track 131° to intercept R311 NIE; on R311 NIE to intercept R161 BMN; on R161 BMN to ERLAD (△). GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW271[L] - DW273 - DW279[R] - ERLAD.			
BASUM 4A	BASUM FOUR ALPHA Climb straight ahead to 500ft; LT, complete turn within 1.3 DME BND, on track 198° to 2.8 DME BMN / 3.1 DME BND; LT, on R311 NIE to intercept R175 BMN, on R175 BMN to BASUM (△). GPS/FMS RNAV: DW270 [A500+; L] - DW276[L] - DW278[R] - BASUM.			If unable to comply file BASUM K.
BASUM 8K	BASUM EIGHT KILO Climb straight ahead via BMN on R266 BMN / on bearing 266° HIG outbound HIG to 1.7 DME BMN / 2.5 DME BND; LT, on track 131° to intercept R311 NIE; on R311 NIE to intercept R175 BMN; on R175 BMN to BASUM (△). GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW271[L] - DW273 - DW278[R] - BASUM.			
(Sample: DW271 fly-over way point)				
Contact Bremen Radar immediately after take-off!				

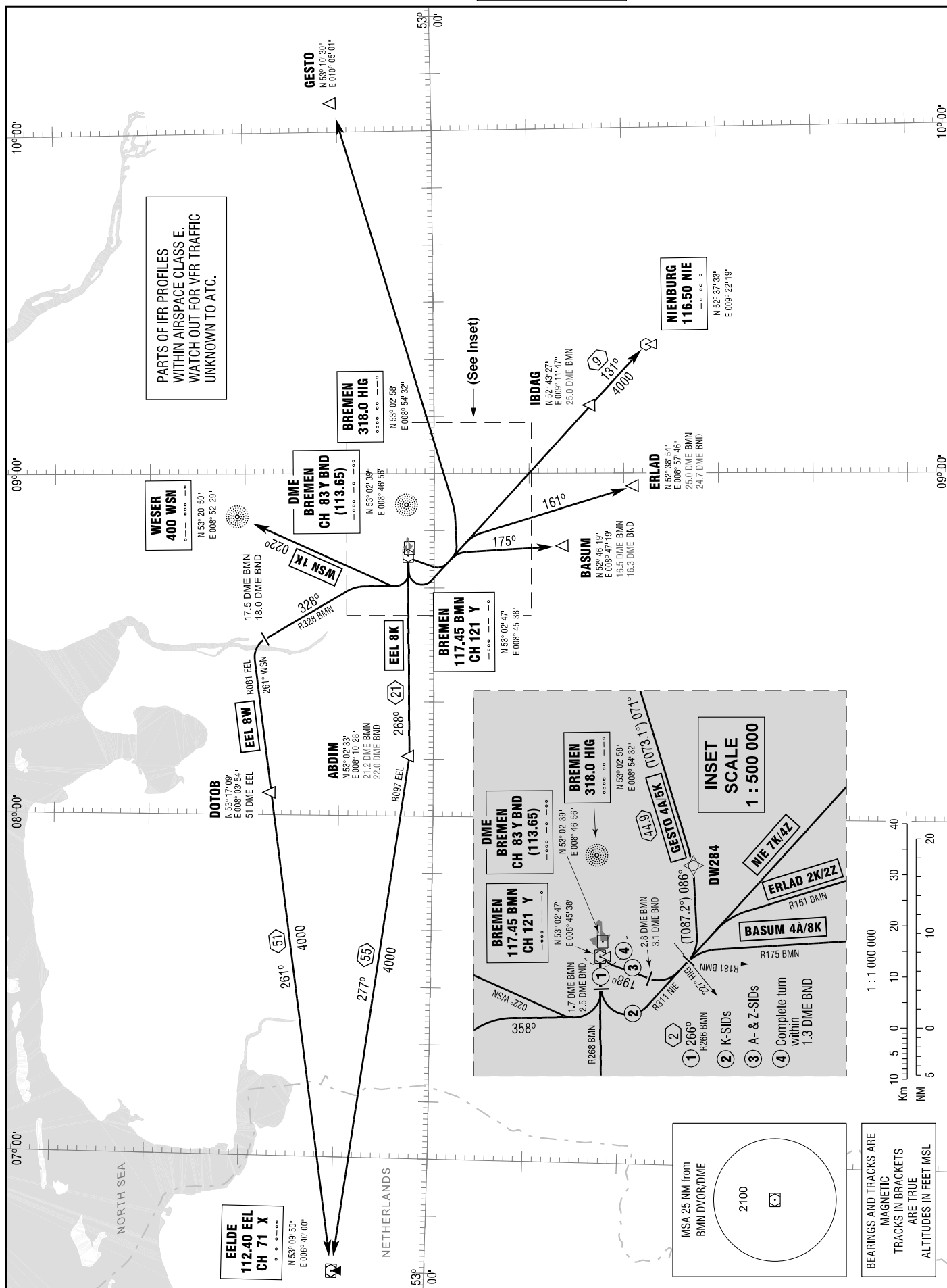
STANDARD DEPARTURE
CHART - INSTRUMENT
(SID)

TRANSITION
ALTITUDE 5000
VAR 2° E

ATIS	132.375
GROUND	121.750
TOWER	120.325
RADAR	125.650

BREMEN
RWY 27

Correction: Variation, WSN NDB established, WSR VOR withdrawn, procedure.



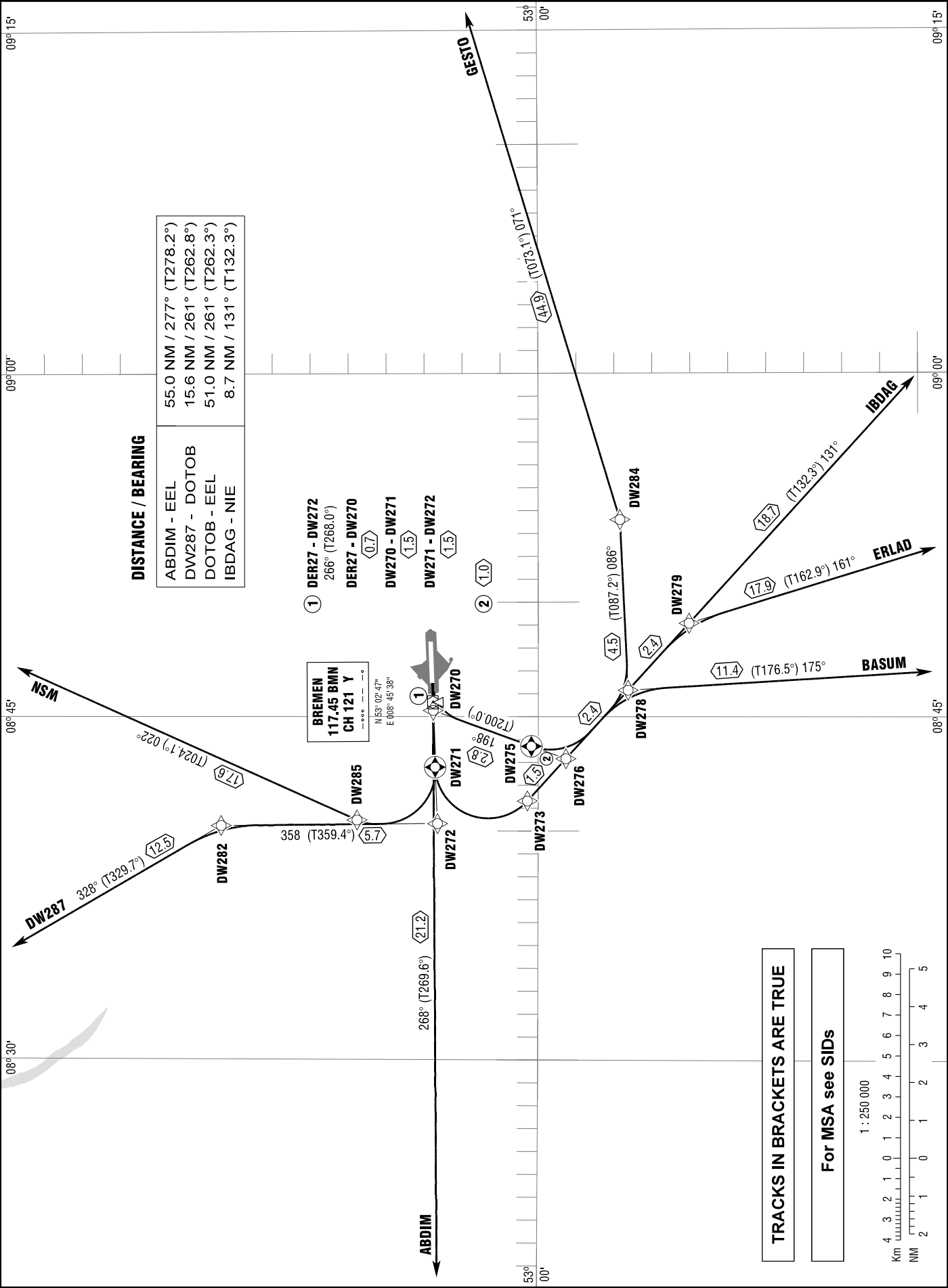
BREMEN
RWY 27

ATIS
GROUND
TOWER
RADAR

132.375
121.750
120.325
125.650

TRANSITION
ALTITUDE 5000
VAR 2° E

GPS / FMS RNAV DEPARTURE
CHART - INSTRUMENT
(OVERLAY)



MINIMUM NOISE ROUTING
(SID)

BREMEN

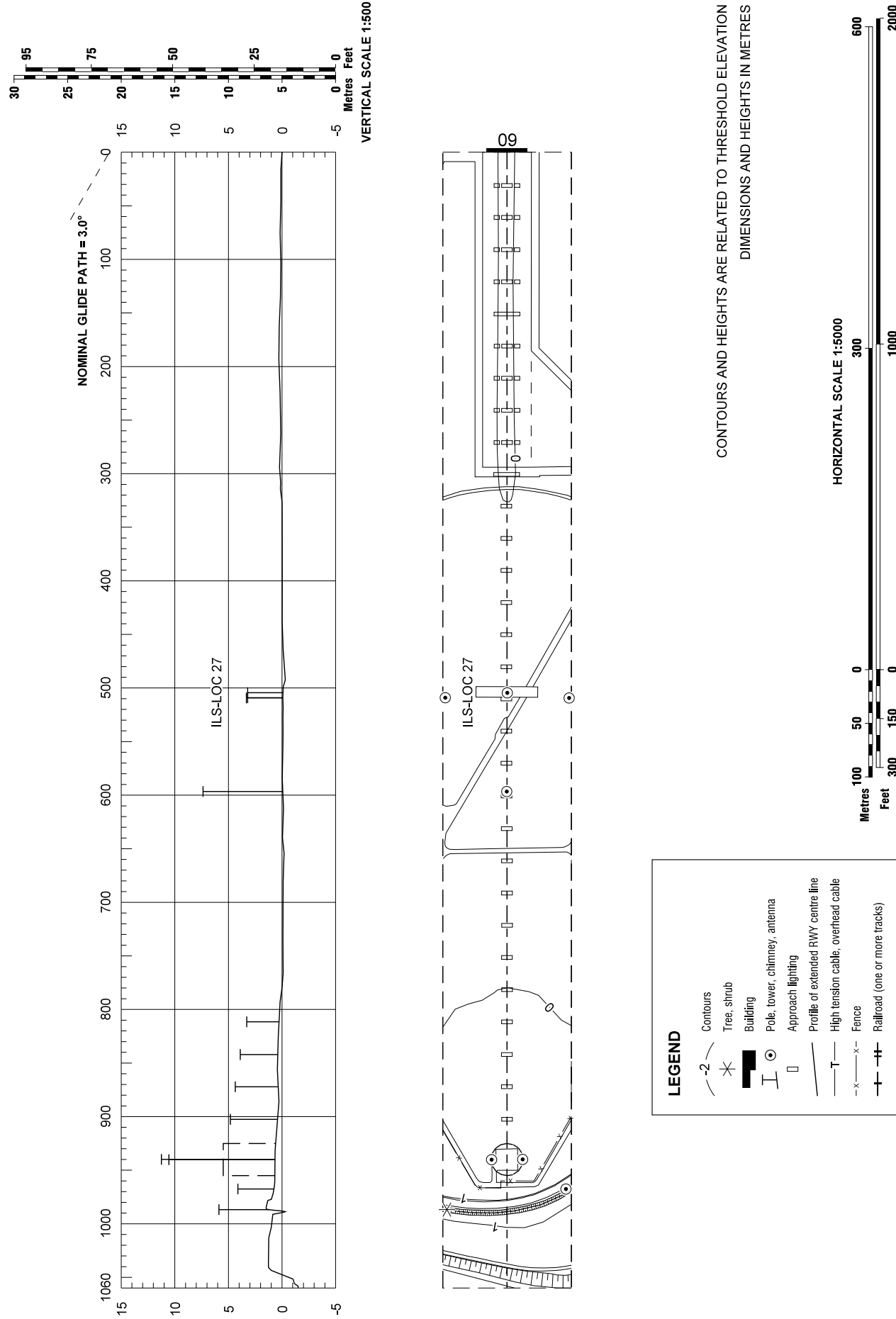


Correction: Departure routes, nav aids.

BODENPROFILKARTE FÜR PRÄZISIONSANFLUG - ICAO
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

BREMEN
RWY 09

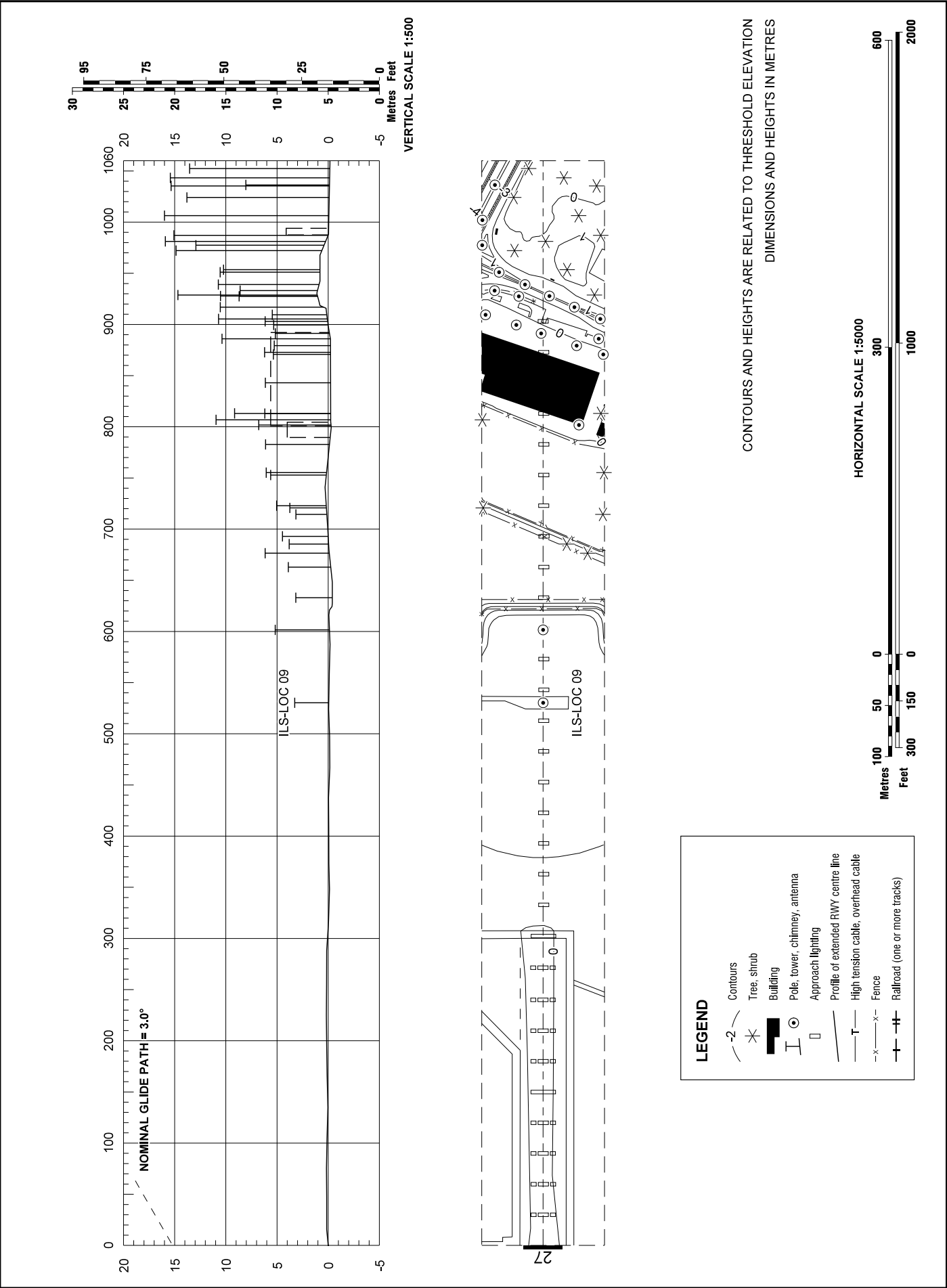
Correction: New Survey.



BODENPROFILKARTE FÜR PRÄZISIONSANFLUG - ICAO
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

BREMEN
RWY 27

Correction: New Survey.



INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

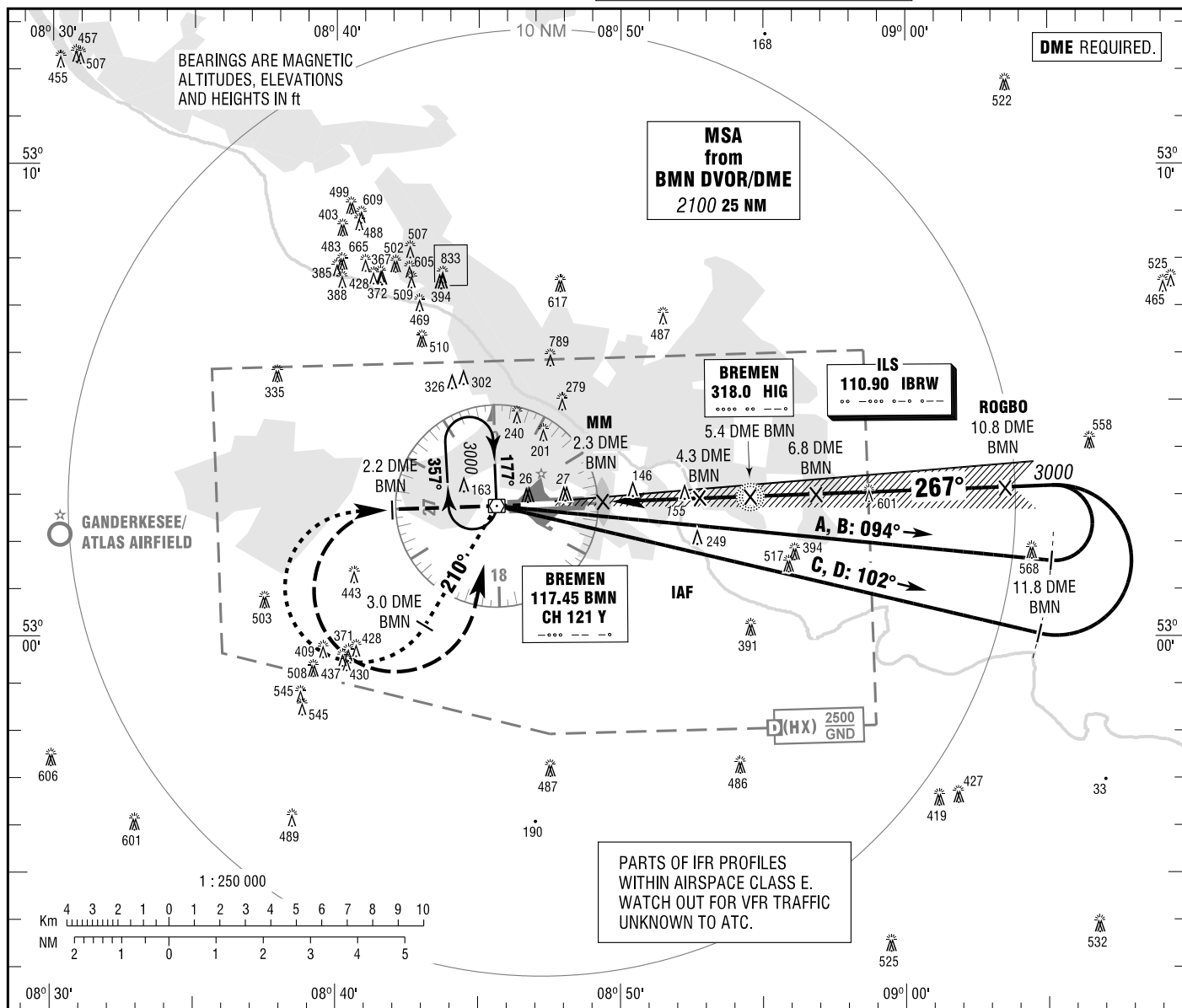
VAR 1° E

ELEV 14
OCH RELATED TO
THR 27 ELEV 14

ATIS 132.375
RADAR 125.650

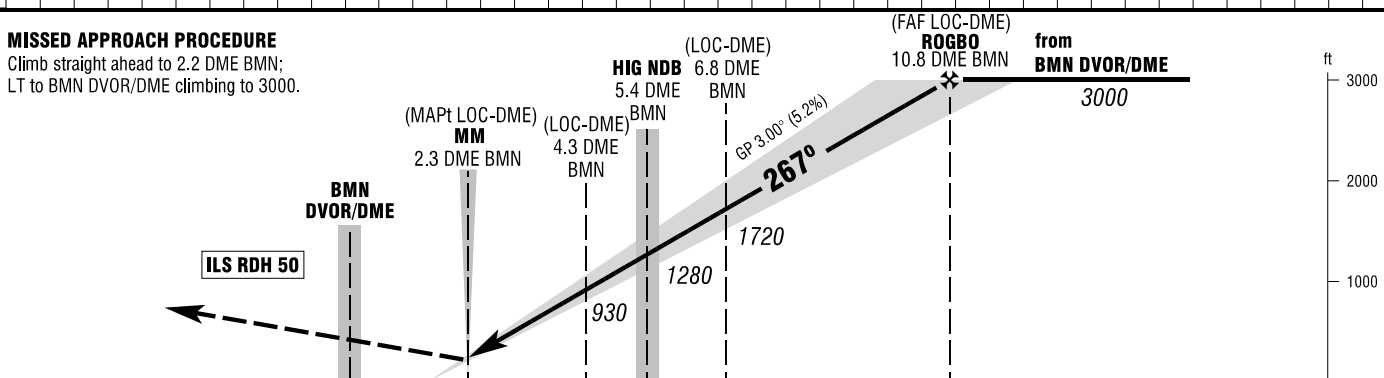
TOWER 120.325
GROUND 121.750

BREMEN
ILS CAT II & III or LOC
RWY 27



MISSED APPROACH PROCEDURE

Climb straight ahead to 2.2 DME BMN;
LT to BMN DVOR/DME climbing to 3000.



NM 6 5 4 3 2 1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 NM

OCA (OCH)	A	B	C	D
ILS CAT I	159 (145)	169 (155)	179 (165)	189 (175)
ILS CAT II	71 (57)	87 (73)	100 (86)	113 (99)
LOC-DME	410 (390)	410 (390)	410 (390)	410 (390)

DME BMN	3	4	5	6	7	8	9	10
DIST THR	1.4	2.4	3.4	4.4	5.4	6.4	7.4	8.4
ALTITUDE	510	830	1150	1470	1790	2110	2430	2740

LOC-DME: Timing not authorized for defining the MAPt.

GS	kt	80	100	120	140	160	180
HIG NDB - THR (3.8 NM)	MIN:SEC	2:51	2:17	1:54	1:38	1:26	1:16
Rate of descent (5.2%)	ft / MIN	420	530	640	740	850	960

CAT IIIA AND CAT IIIB (MNM RVR 75m) APPROVED.

Correction: OCA(H) values.

BREMEN
ILS CAT II & III or LOC
RWY 09

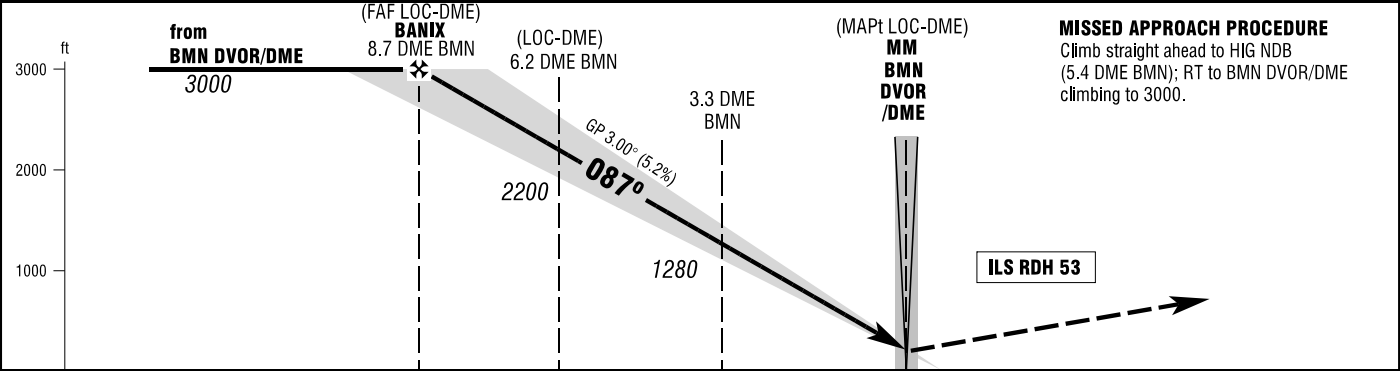
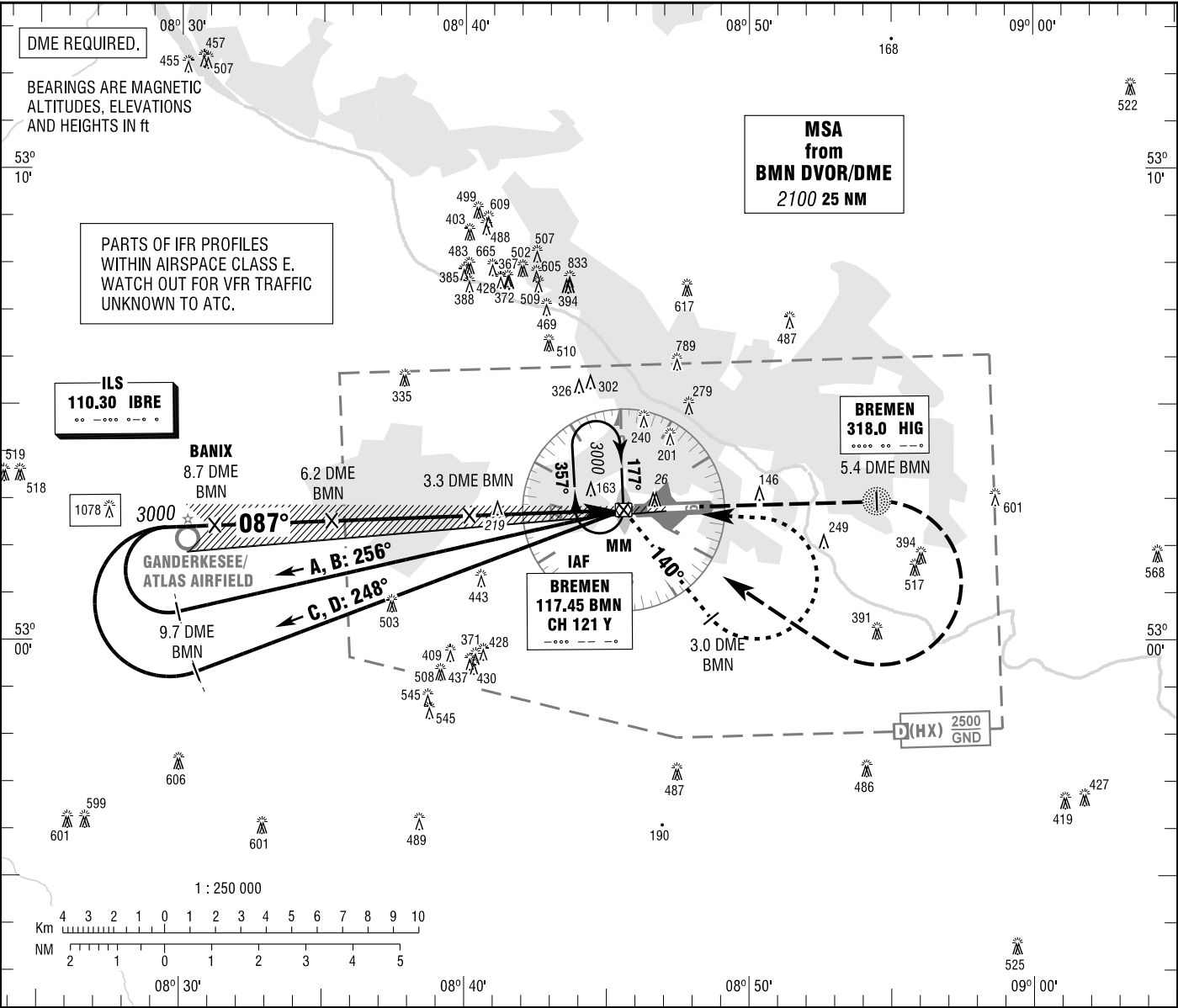
ATIS132.375
RADAR125.650

TOWER120.325
GROUND121.750

ELEV 14
OCH RELATED TO
THR 09 ELEV 13

VAR 1° E

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO



OCA (OCH)	A	B	C	D
ILS CAT I	158 (145)	167 (154)	177 (164)	187 (174)
ILS CAT II	69 (56)	85 (72)	99 (86)	112 (99)
LOC-DME	470 (460)	470 (460)	470 (460)	470 (460)

DME BMN	8	7	6	5	4	3	2	1
DIST THR	8.5	7.5	6.5	5.5	4.5	3.5	2.5	1.5
ALTITUDE	2780	2460	2140	1820	1500	1190	870	550

LOC-DME: Timing not authorized for defining the MAPt.

GS	kt	80	100	120	140	160	180
3.3 DME BMN - THR (3.8 NM)	MIN:SEC	2:51	2:17	1:54	1:38	1:26	1:16
Rate of descent (5.2%)	ft / MIN	420	530	640	740	850	960

Correction: Obstacles revised, OCA(H) values& obstacles revised.

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

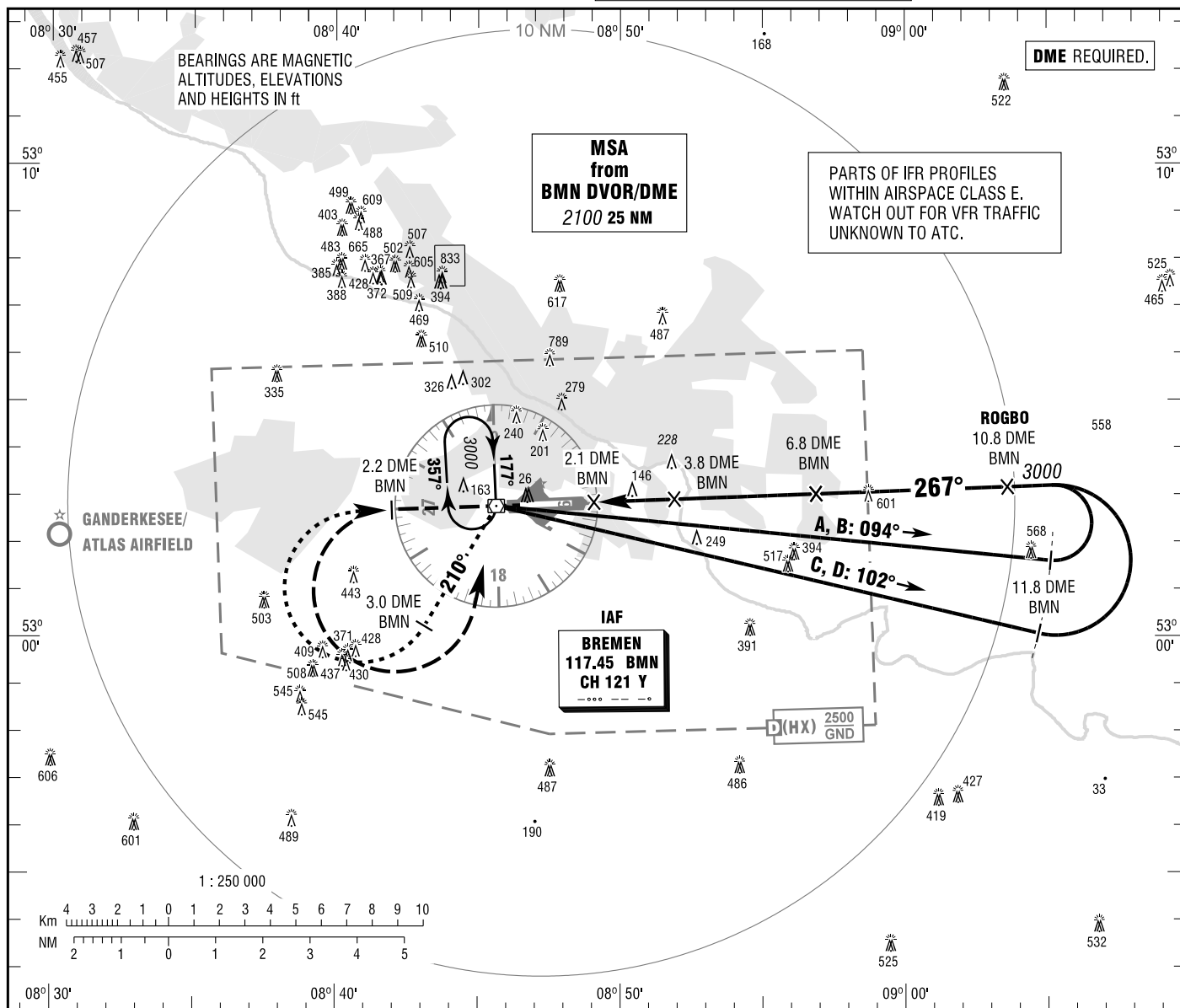
VAR 1° E

ELEV 14
OCH RELATED TO
THR 27 ELEV 14

ATIS 132.375
RADAR 125.650

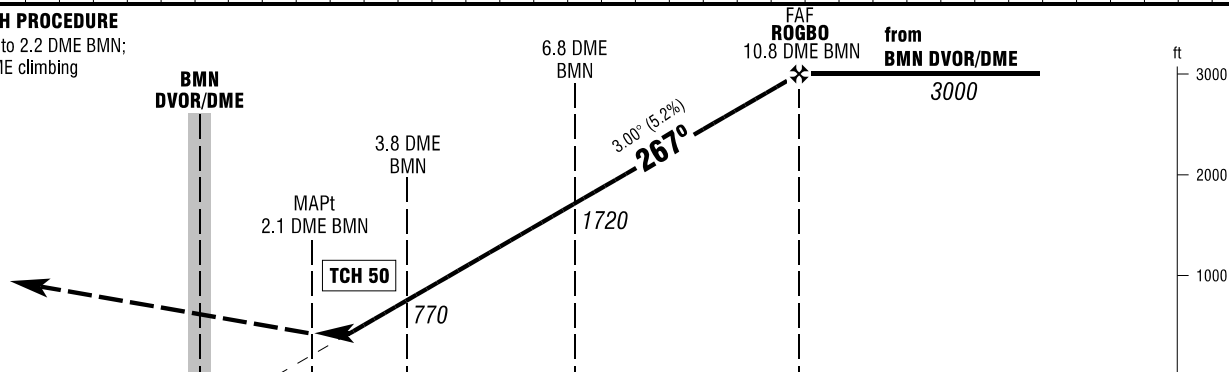
TOWER 120.325
GROUND 121.750

BREMEN
VOR
RWY 27



MISSED APPROACH PROCEDURE

Climb straight ahead to 2.2 DME BMN;
LT to BMN DVOR/DME climbing
to 3000.



NM 6 5 4 3 2 1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 NM

OCA (OCH)	A	B	C	D
VOR/DME	480 (470)	480 (470)	480 (470)	480 (470)

DME BMN	3	4	5	6	7	8	9	10
DIST THR	1.4	2.4	3.4	4.4	5.4	6.4	7.4	8.4
ALTITUDE	510	830	1150	1470	1790	2110	2430	2740

Timing not authorized for defining the MAPt.

GS	kt	80	100	120	140	160	180
6.8 DME BMN - MAPt (4.7 NM)	MIN:SEC	3:32	2:49	2:21	2:01	1:46	1:34
Rate of descent (5.2%)	ft / MIN	420	530	640	740	850	960

Correction: Obstacles revised.

BREMEN
VOR
RWY 09

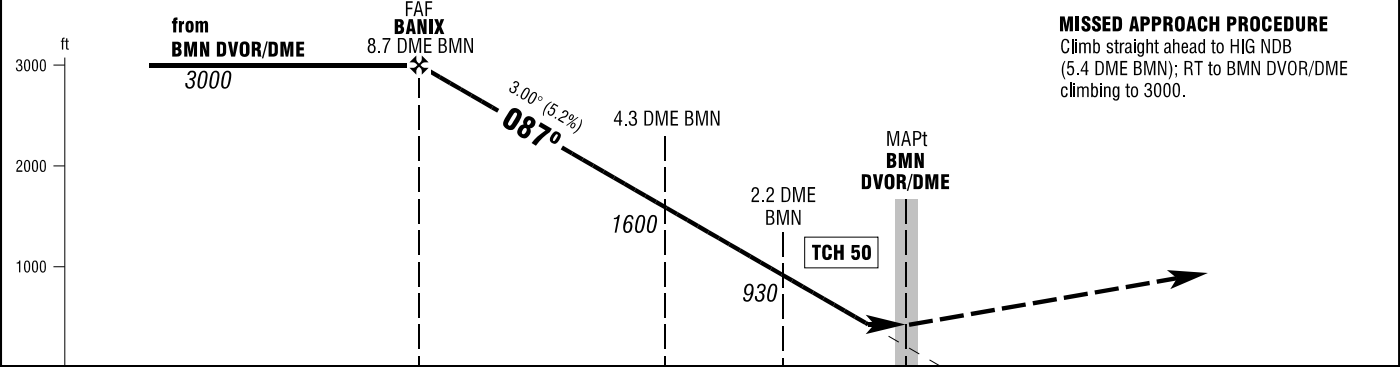
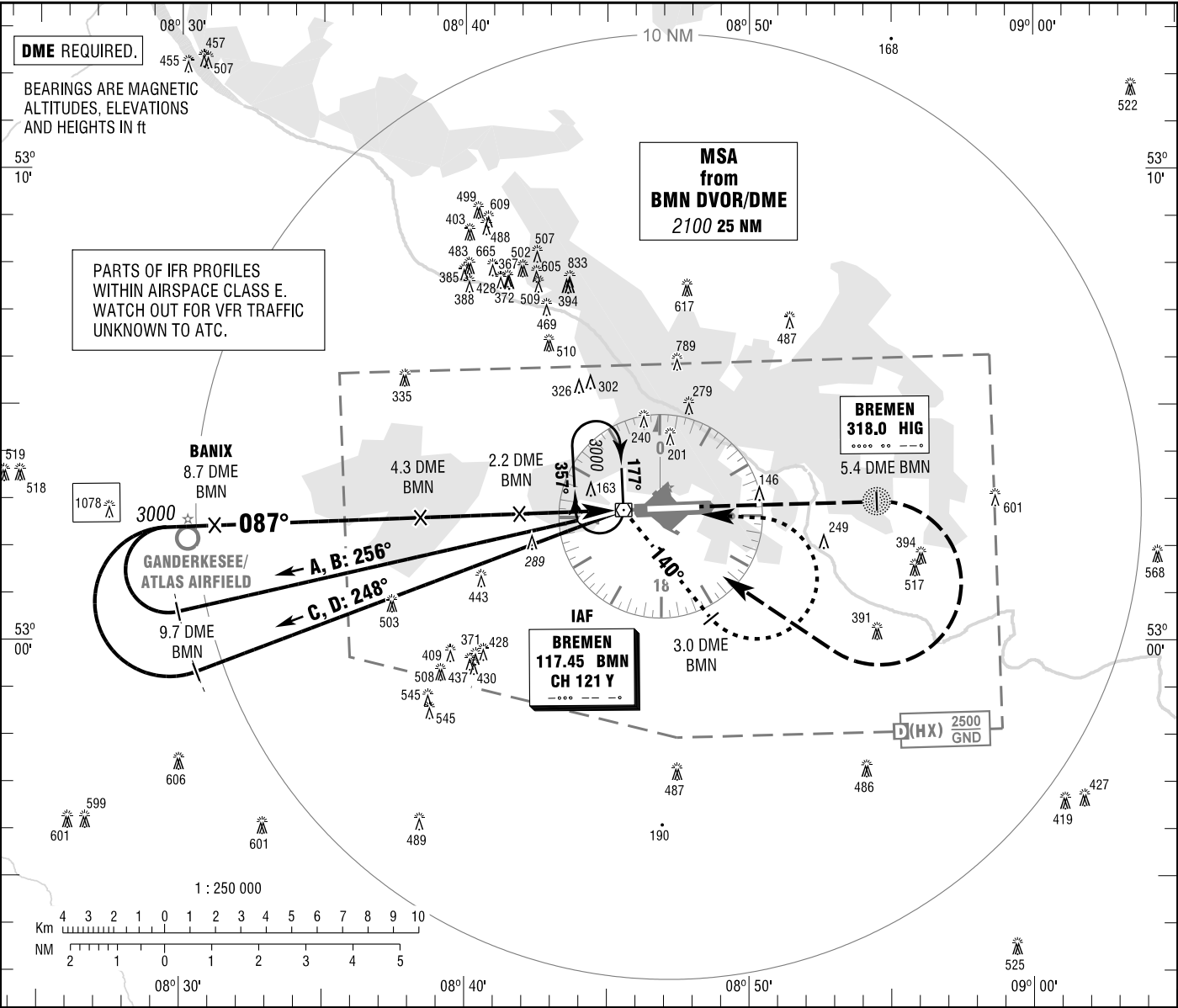
ATIS 132.375
RADAR 125.650

TOWER 120.325
GROUND 121.750

ELEV 14
OCH RELATED TO THR 09 ELEV 13

VAR 1° E

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO



PROFILE SCALE 1 : 250 000

OCA (OCH)	A	B	C	D
VOR/DME	490 (480)	490 (480)	490 (480)	490 (480)

DME BMN	8	7	6	5	4	3	2	1
DIST THR	8.5	7.5	6.5	5.5	4.5	3.5	2.5	1.5
ALTITUDE	2780	2460	2140	1820	1500	1190	870	550

Timing not authorized for defining the MAPt.

GS	kt	80	100	120	140	160	180
4.3 DME BMN - MAPt (4.3 NM)	MIN:SEC	3:14	2:35	2:09	1:51	1:37	1:26
Rate of descent (5.2%)	ft / MIN	420	530	640	740	850	960

Correction: Obstacles revised, OCA(H) values & obstacles.

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

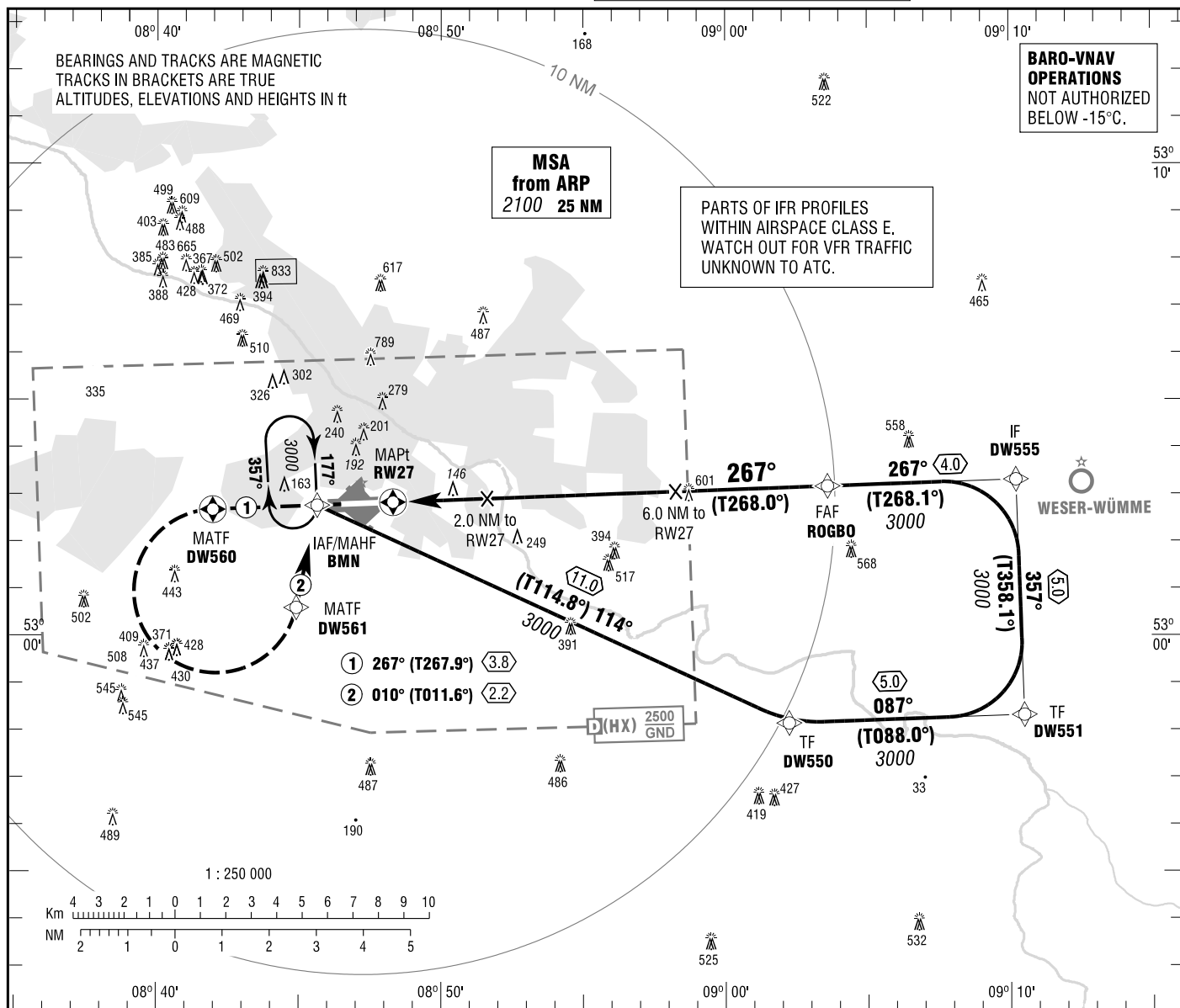
VAR 1° E

ELEV 14
OCH RELATED TO
THR 27 ELEV 14

ATIS 132.375
RADAR 125.650

TOWER 120.325
GROUND 121.750

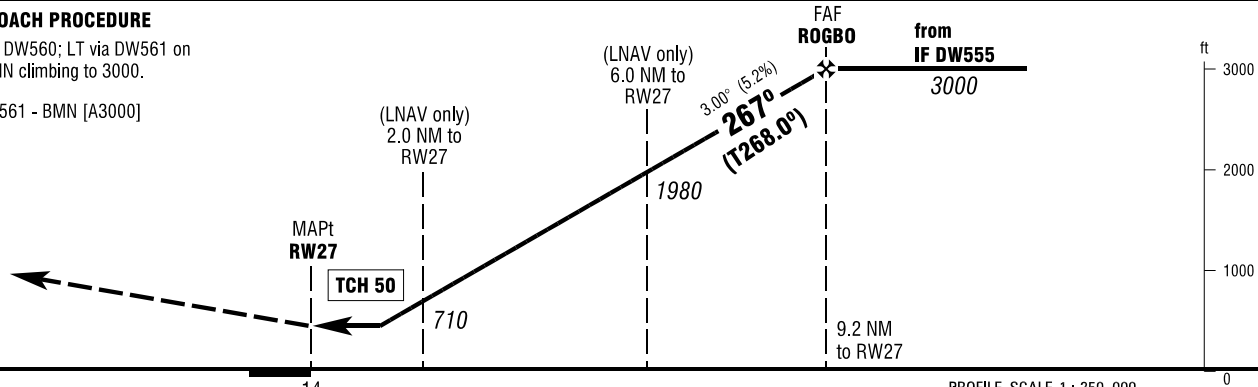
BREMEN
RNAV (GPS)
RWY 27



MISSED APPROACH PROCEDURE

On track 267° to DW560; LT via DW561 on
track 010° to BMN climbing to 3000.

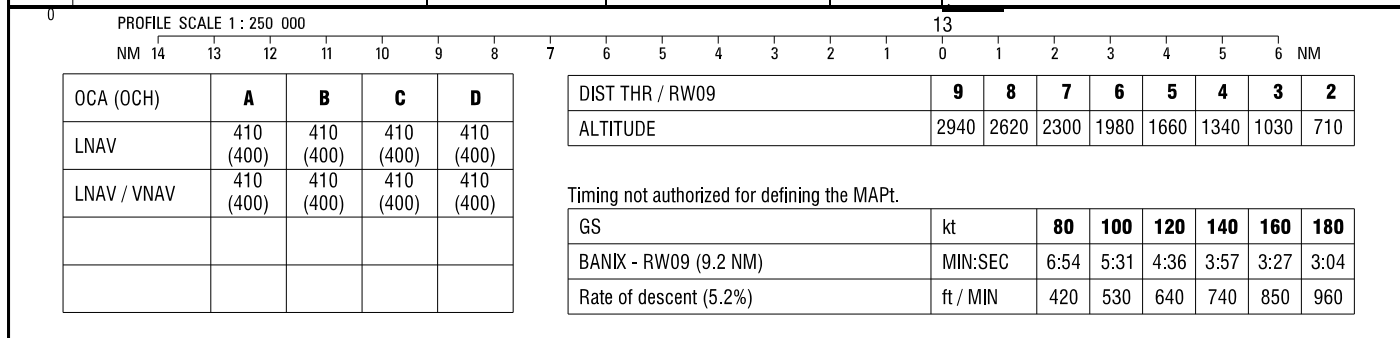
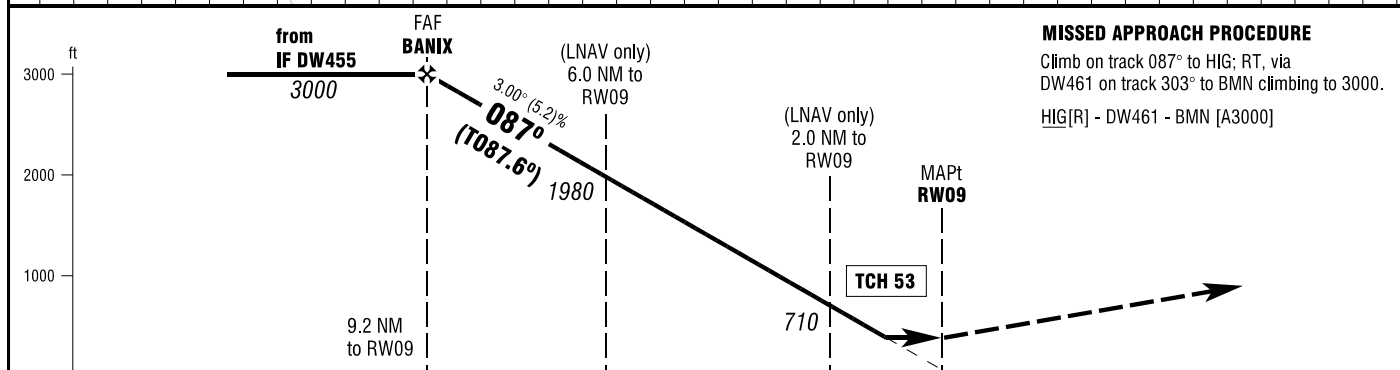
DW560[L] - DW561 - BMN [A3000]



NM 6 5 4 3 2 1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 NM					PROFILE SCALE 1 : 250 000								
OCA (OCH)	A	B	C	D	DIST THR / RW27	2	3	4	5	6	7	8	9
LNAV	400 (380)	400 (380)	400 (380)	400 (380)	ALTITUDE	710	1020	1340	1660	1980	2300	2620	2930
LNAV / VNAV	400 (380)	400 (380)	400 (380)	400 (380)	Timing not authorized for defining the MAPt.								
					GS	kt	80	100	120	140	160	180	
					ROGB0 - RW27 (9.2 NM)	MIN:SEC	6:54	5:31	4:36	3:57	3:27	3:04	
					Rate of descent (5.2%)	ft / MIN	420	530	640	740	850	960	

Correction: Obstacles revised, OCA(H) values, depiction.

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO



Correction: Obstacles, OCA(H) values & Obstacles, depiction.

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

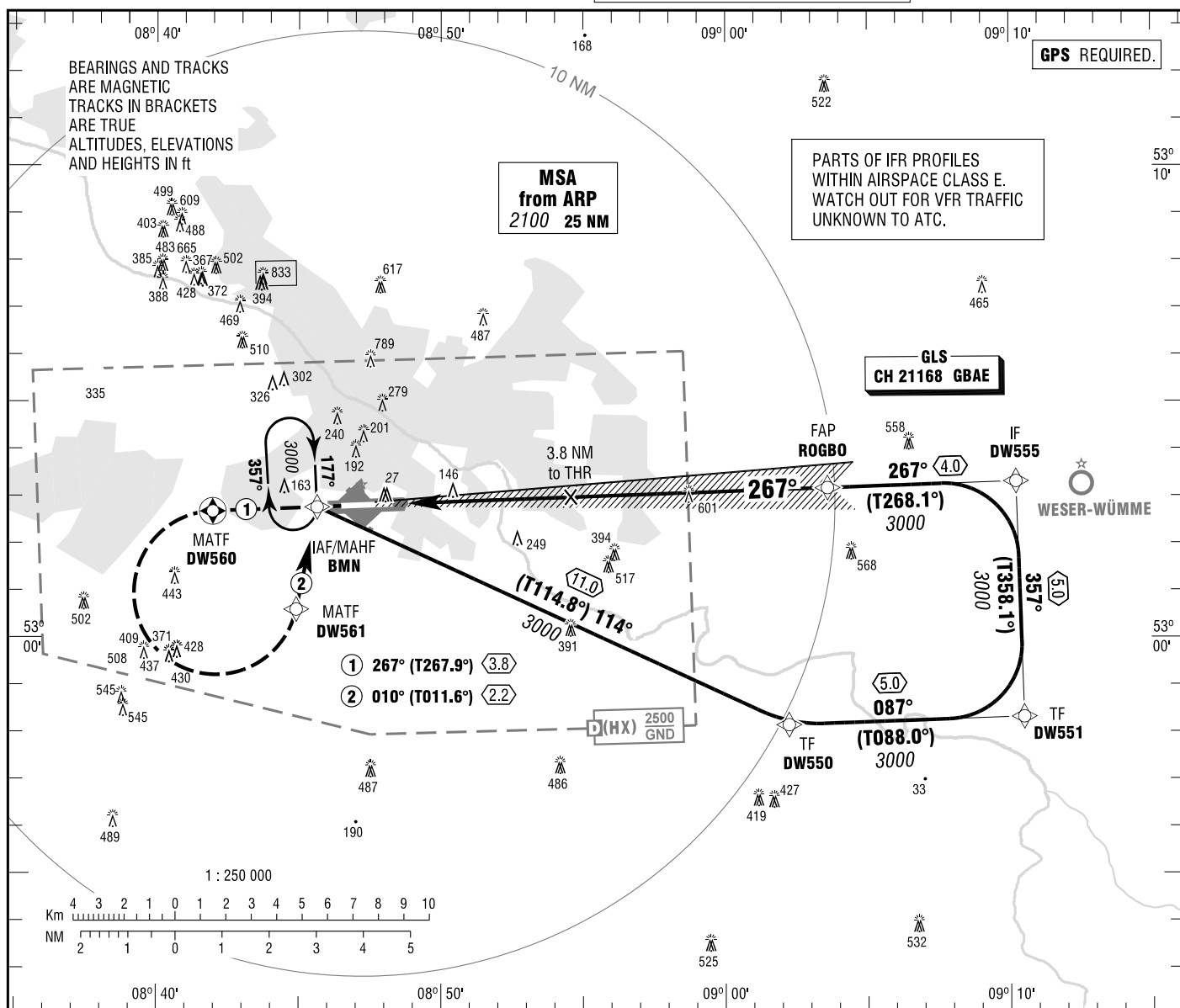
VAR 1° E

ELEV 14
OCH RELATED TO
THR 27 ELEV 14

ATIS 132.375
RADAR 125.650

TOWER 120.325
GROUND 121.750

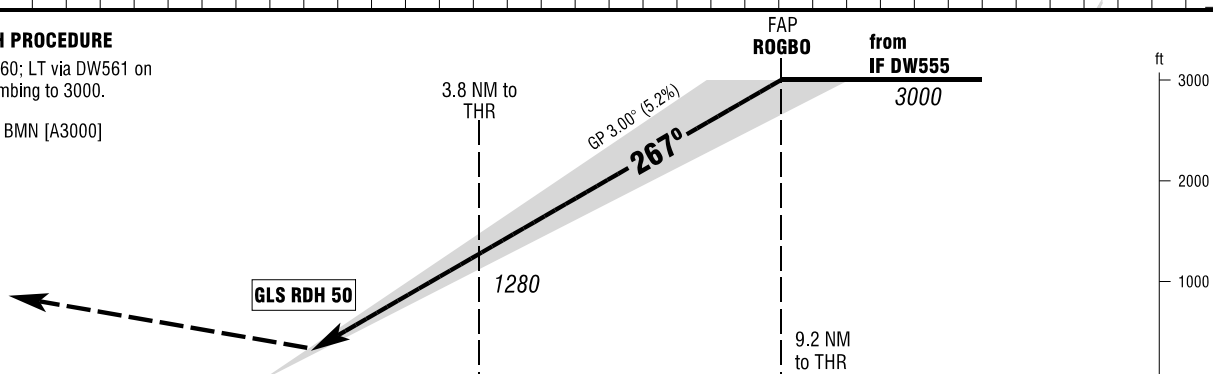
BREMEN
GLS
RWY 27



MISSED APPROACH PROCEDURE

On track 267° to DW560; LT via DW561 on
track 010° to BMN climbing to 3000.

DW560[L] - DW561 - BMN [A3000]



14 (+ 134)										PROFILE SCALE 1 : 250 000												
NM	6	5	4	3	2	1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	NM
OCA (OCH)	A	B	C	D																		
GLS	159 (145)	169 (155)	179 (165)	189 (175)																		

DIST THR	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ALTITUDE	390	710	1020	1340	1660	1980	2300	2620	2930

GS	kt	80	100	120	140	160	180
ROGB0 - THR (9.2 NM)	MIN:SEC	6:54	5:31	4:36	3:57	3:27	3:04
Rate of descent (5.2%)	ft / MIN	420	530	640	740	850	960

Correction: OCA(H) values.

BREMEN
GLS
RWY 09

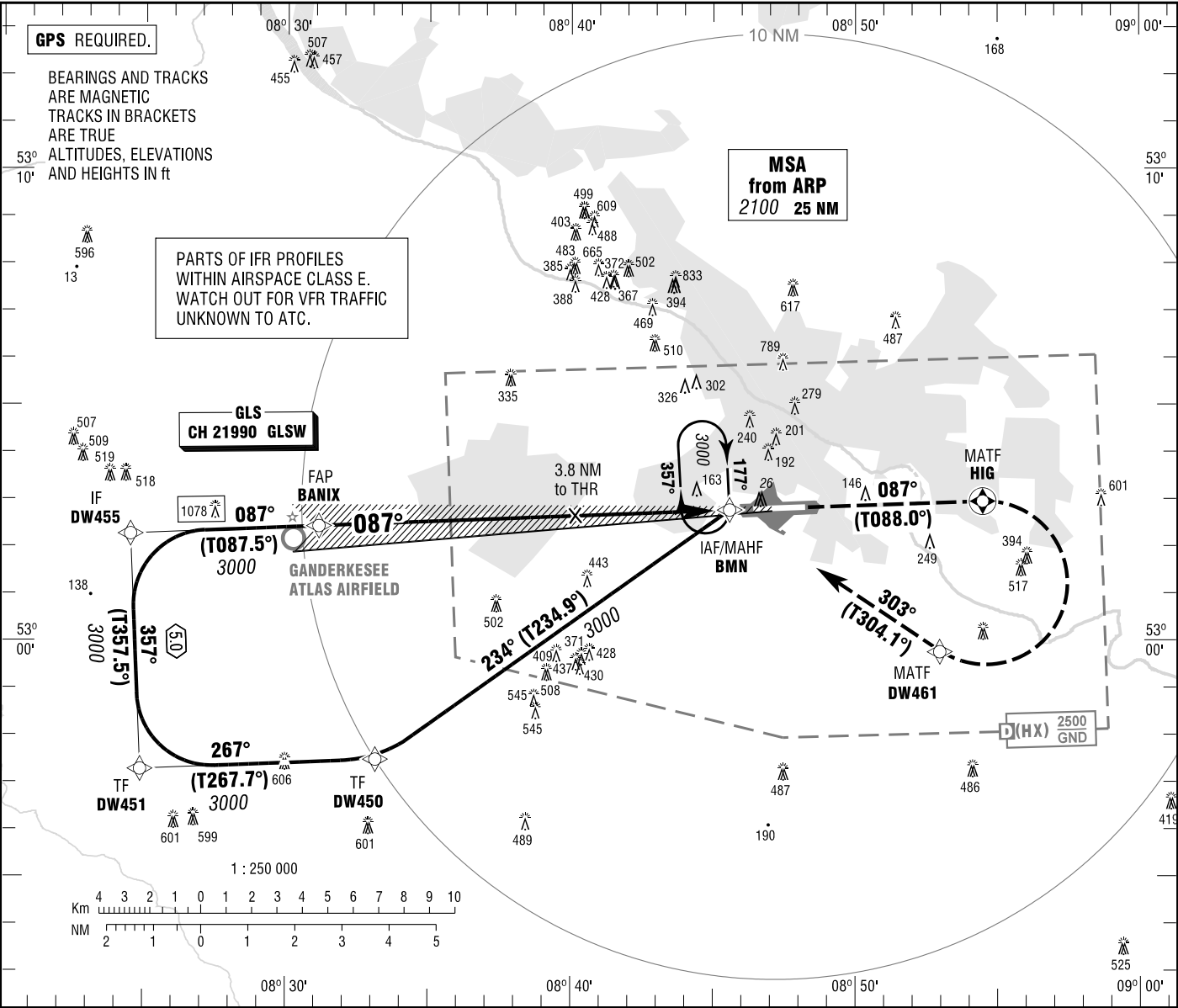
ATIS 132.375
RADAR 125.650

TOWER 120.325
GROUND 121.750

ELEV 14
OCH RELATED TO
THR 09 ELEV 13

VAR 1° E

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO



from IF DW455					FAP BANIX					MISSED APPROACH PROCEDURE				
3000					GP 3.00° (5.2)%					Climb on track 087° to HIG: RT, via DW461 on track 303° to BMN climbing to 3000.				
					087°					HIG[R] - DW461 - BMN [A3000]				
					3.8 NM to THR									
					1280									
					9.2 NM to THR									
PROFILE SCALE 1 : 250 000					13 (+ 134)									
NM 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 1 2 3 4 5 6 NM														
OCA (OCH)	A	B	C	D	DIST THR					9 8 7 6 5 4 3 2 1				
GLS	158 (145)	167 (154)	177 (164)	187 (174)	ALTITUDE					2940 2620 2300 1980 1660 1340 1030 710 390				
					GS					kt 80 100 120 140 160 180				
					BANIX - THR (9.2 NM)					MIN:SEC 6:54 5:31 4:36 3:57 3:27 3:04				
					Rate of descent (5.2%)					ft / MIN 420 530 640 740 850 960				