

V00028 Castricum

Draai de hoogtes van baseleg en final om bij parallel naderen op 18R/18C , d.w.z. Baseleg en final 18R 3000ft i.p.v. 2000ft en baseleg, final voor 18C 2000ft i.p.v. 3000ft.

Argumentatie: Om nu in te kunnen draaien naar baseleg voor 18R moet worden gewacht tot 2000ft bereikt is, dit i.v.m. de parallele nadering op 3000ft op 18C. Echter vluchten op downwind 18R vanaf RIVER en SUGOL kunnen pas gaan zakken na het passeren van de SID\'s van bijv. baan 24 of 18L. Daardoor moet onnodig lang gewacht worden met indraaien en wordt vervolgens erg lang en laag boven Noord Kennemerland gevlogen. Vluchten naar 18C vanaf ARTIP lopen sneller vrij van de SID\'s naar ANDIK vanaf baan 24 of 18L terwijl er meer ruimte is om deze vluchten middels klimmen en dalen te separeren. Daardoor kunnen deze vluchten sneller op 2000ft komen en dus sneller indraaien. Een win-win oplossing dus.

SID en STAR kaarten AIP the Netherlands. Voorschriften LVNL en toegepaste werkwijze tijdens parallel opereren 18R/18C

Zie ook bij beschrijving, sneller kunnen indraaien voor 18R/18C. Bovendien komt baseleg van ARTIP minder boven dichtbebouwde gebieden dan baseleg en final 18R op 2000ft.

Aanpassing werkwijze LVNL m.n. werkwijze Schiphol APP. kan snel in die zin dat slechts de werkwijze instructies in documentatie moet worden aangebracht en geïntroduceerd.

V00028-2 Castricum

Breng de naderingshoogte tussen 06.00 en 07.00 uur lokale tijd weer terug naar 3000ft, net als voor 20 februari 2002, de ingebruikname van de polderbaan en aangepaste procedures.

Onnodige toepassing van naderen op 2000ft gezien verkeersdrukke. Tot 20 februari 2002 werd 3000ft gebruikt en dat scheelt aanmerkelijk in geluidsoverlast met name in de vroege ochtend.

Minder geluidsoverlast m.n. in de vroege ochtend tussen 06.00 en 07.00 lokale tijd.

Aanpassing werkwijze LVNL m.n. Schiphol APP. Kan snel, aanpassing en introductie van werkwijzen en procedures.