



Impact impression Schieveste Performance ILS 06 Rotterdam DME

Inhoud

- **Methodiek**
- **Situatie:** Voorgenomen Bouwplan
- **Achtergrondinformatie:** DME
- **Analyse:**
 - Bouwrestricties DME
 - Zichtlijnen
- **Consequenties**
- **Ter illustratie**
- **Advies**

Methodiek

1. Situatieschets maken, door middel van:
 - Informatie t.a.v. de meest recente bouwplannen;
 - Informatie t.a.v. locaties van radiobakens.
2. Beoordeling situatie aan de hand van Building Restricted Area (BRA), Eurodoc 015:
 - Bij geen penetratie van BRA(s): geen bezwaar tegen bouw t.a.v. radiobakens;
 - Bij penetratie van BRA(s): expert judgement nodig.
3. Expert judgement:
 - Op basis van schaduwvlakken achter bebouwing;
 - Op basis van vormgeving en oriëntatie van de bebouwing;
 - En in relatie tot, te verwachten luchtruim gebruik,
4. Conclusie en advies.

Situatie: Voorgenomen bouwvlak A

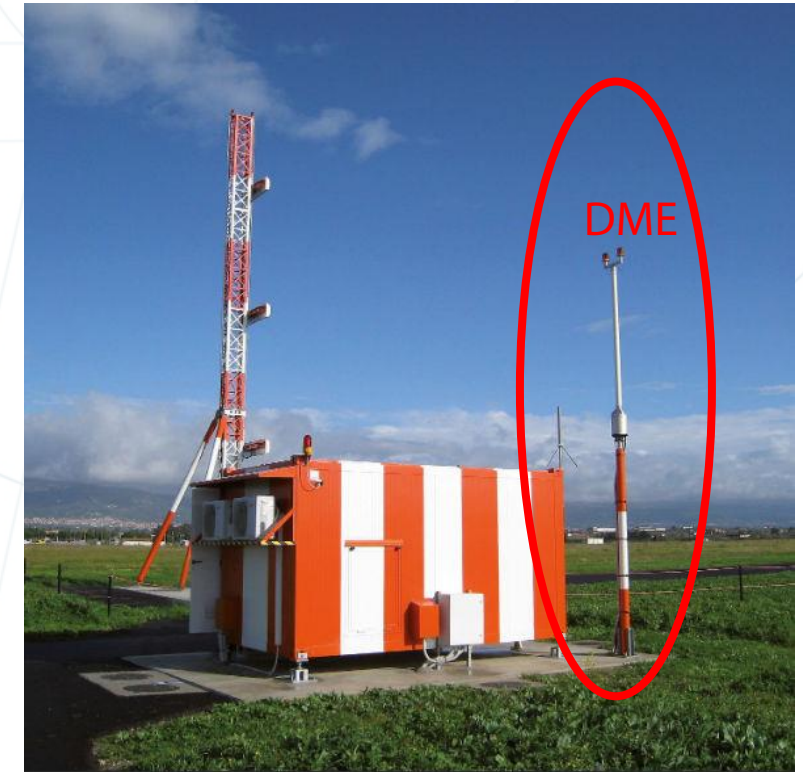


Situatie: Voorgenomen bouwvlak B



Achtergrondinformatie: DME ILS 06 Rotterdam

- DME Distance Measuring Equipment
- Onderdeel van het precisie naderings hulpmiddel op baan 06 Rotterdam
- Afstand meting
 - Onderscheppen precisie nadering
 - Reporting punten
 - Hoogte verificatie van daalhoek
 - Missed approach punt
- Bescherming nodig vanwege:
 - mogelijke verstoring
 - dan wel afscherming
- EurDoc015 biedt mogelijkheden



Example GP/ DME

Analyse: Bouwrestricties DME (1)



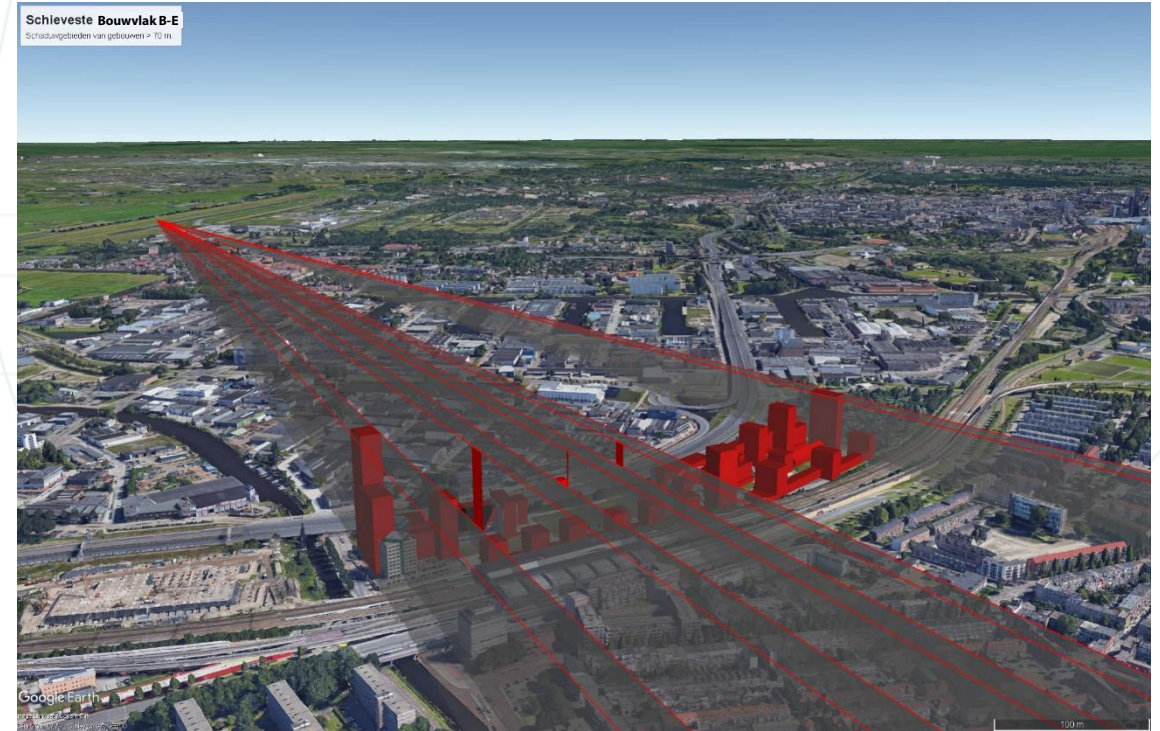
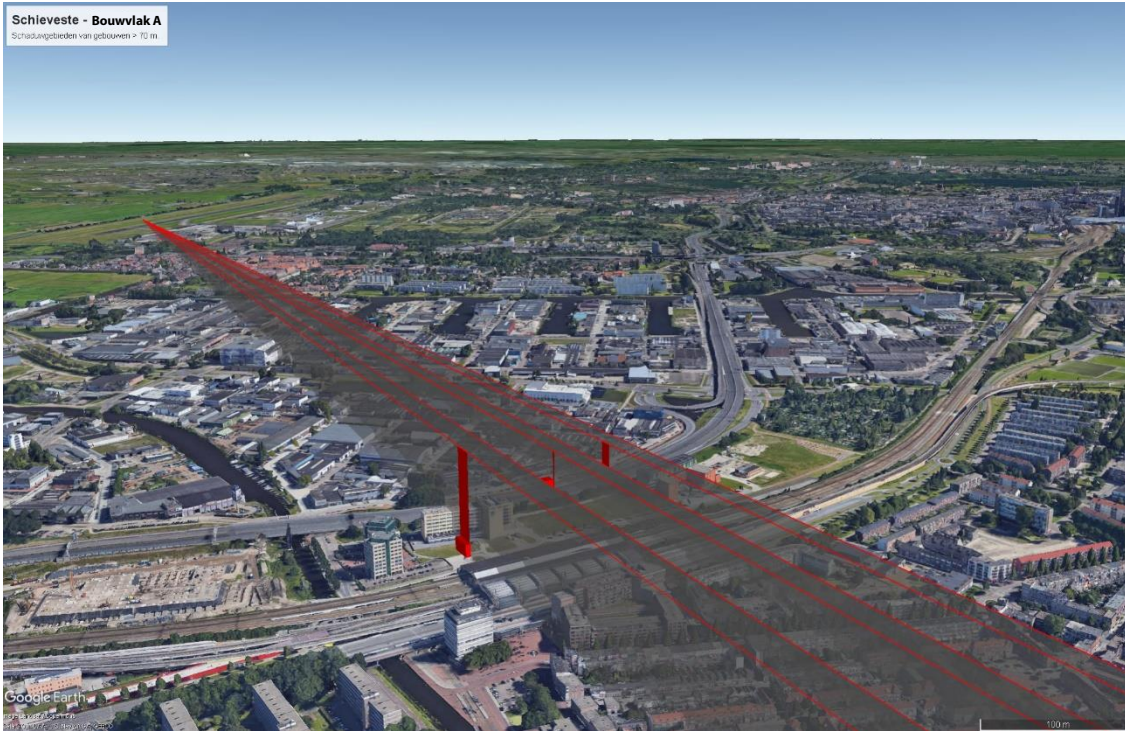
Figuur 6.39: Rotterdam-The Hague RWY 06 ILS DME BRA overzicht

Analyse: Bouwrestricties DME (2)



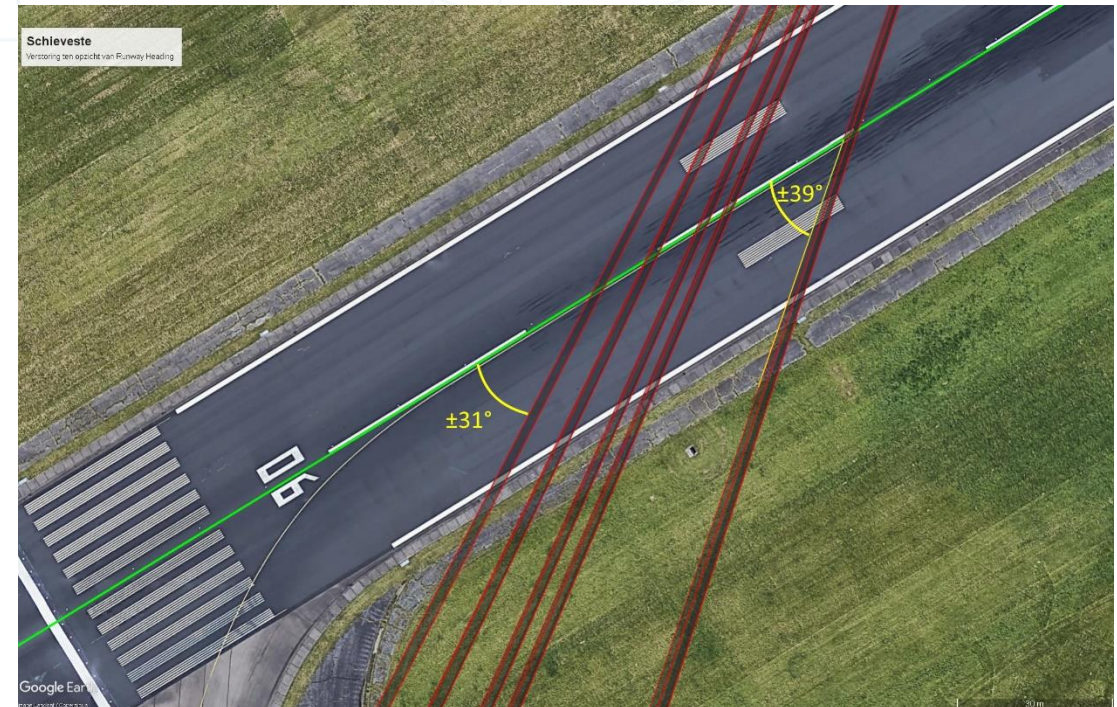
Figuur 6.41: Rotterdam-The Hague RWY 06 ILS DME BRA Bovenaanzicht

Analyse: Zichtlijnen



Consequenties

- Afscherming
 - Heruitzending
 - Reflecties
- breedte facades
met name de hoekpunten
oriëntatie gevels
- Geen signaal
 - Verkeerde afstanden
 - Spook antwoorden
- Relatief ver van de te verwachten
performance hoeken

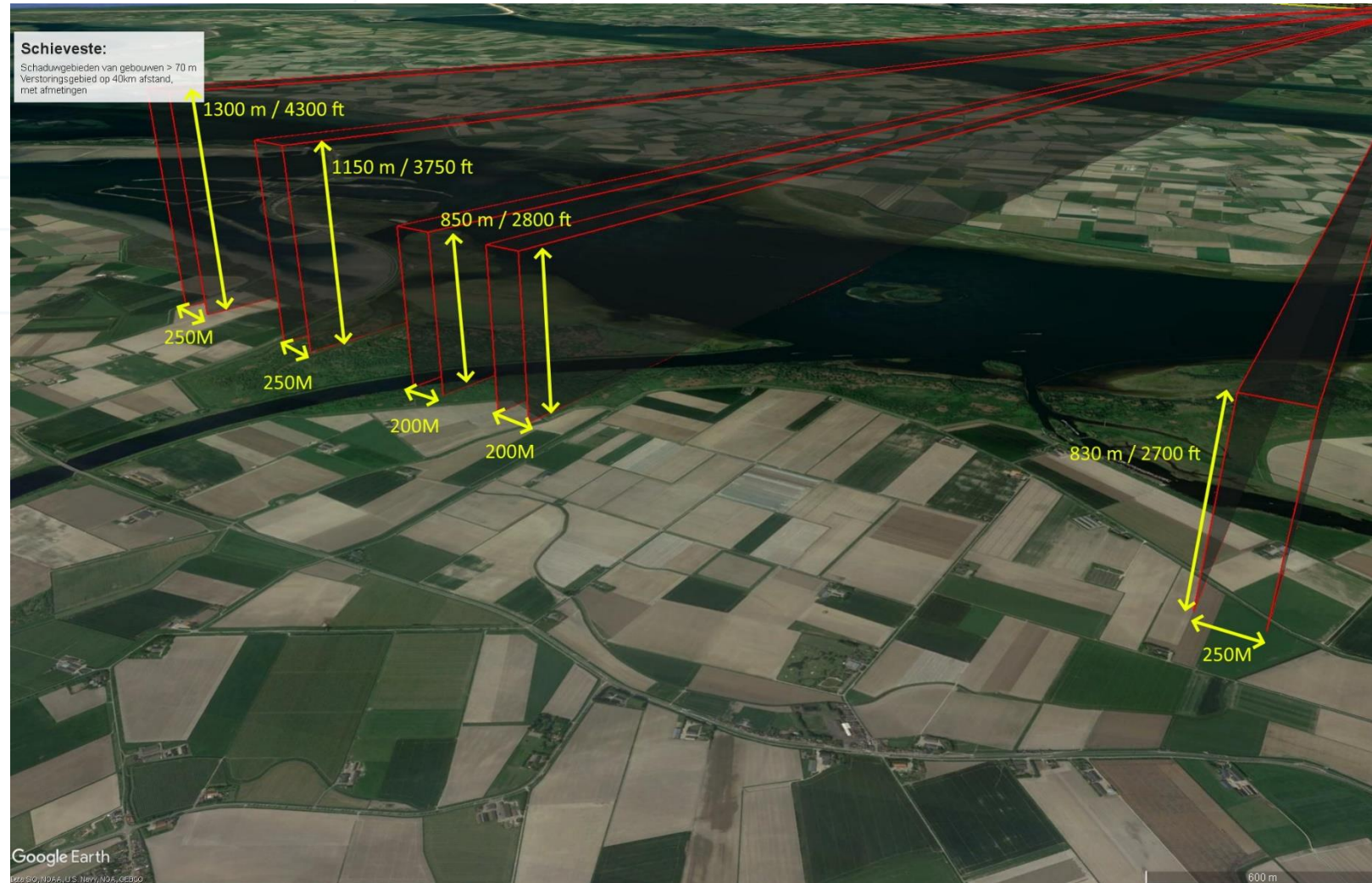


Consequenties (2) 40 km van de DME

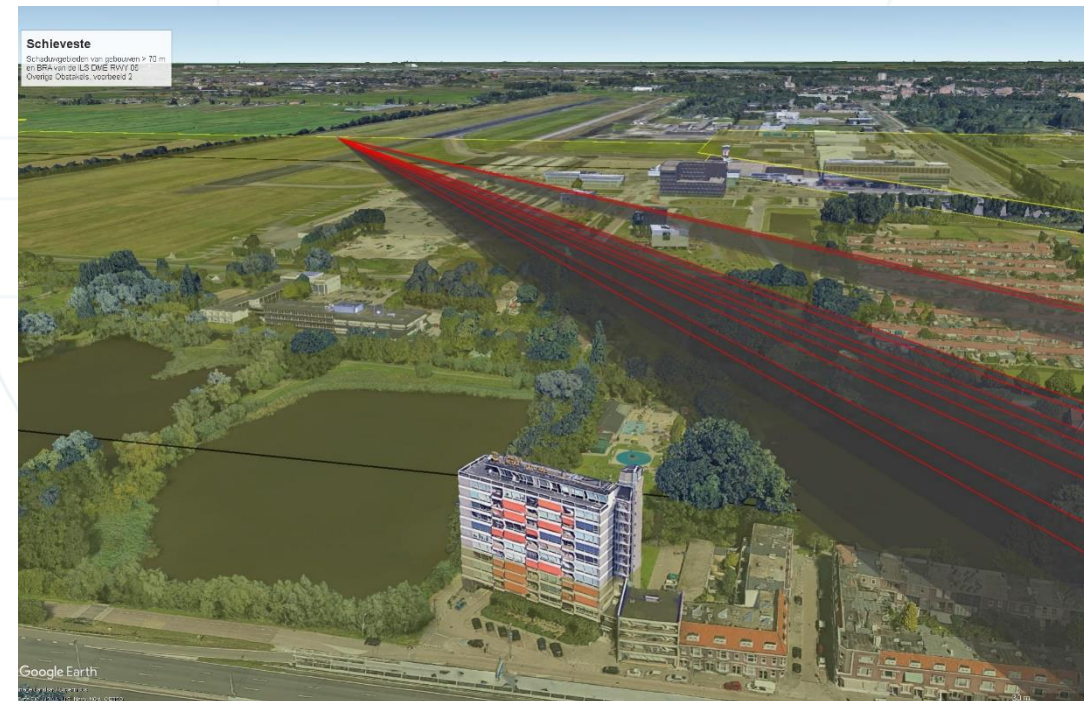
Afscherming

- Hoogte tot 1300 mtr of 4300 feet
Gevlogen wordt vanaf 1500ft
- In de breedte wordt 5 keer het signaal verloren voor ca 2,8¹ seconden als er haaks op de DME wordt gevlogen. Elke hoekverandering zal een toename in de tijd betekenen voor verlies van signaal

Note 1: Bij relatief langzaam vliegende vliegtuigen



Ter illustratie



Advies

- Bij huidige positionering en dimensies is het waard om Bouwvlak A in overweging te laten nemen
- Afronden van hoek gevels is aan te bevelen;
- Electro magnetische absorptie in bouw materiaal;
- Oriëntatie, zo dicht naar haaks als mogelijk, op de lijn naar het DME-hart plaatsen.