

## Aktuelle Radarspuren und Lärmdaten – TraVis

# Faktenblatt: Hinweise zur Flugspuranzeige und den Lärmmessdaten

### Einschränkungen bei der Flugspuranzeige

Die Radarspuren werden von der französischen Zivilluftfahrtbehörde bzw. der SNA/NE (Services de la Navigation Aérienne Nord-Est) zur Verfügung gestellt. Die Behörde hat die Veröffentlichung gewissen Einschränkungen unterstellt:

- Alle Flüge werden mit einer Zeitverzögerung von 30 Minuten dargestellt.
- Angezeigt werden ausschliesslich IFR-Flüge des allgemeinen Luftverkehrs (General Air Traffic / GAT). Von der Anzeige ausgeschlossen sind VFR-, Staats-, Humanitär-, Such- und Rettungsflüge sowie Flüge des operationellen militärischen Flugverkehrs (Operational Air Traffic / OAT). (IFR: Flüge nach Instrumentenflugregeln, VFR: Flüge nach Sichtflugregeln).
- Die Anzeige beschränkt sich auf den folgenden Luftraumabschnitt: - Nahverkehrsbereich (TMA) des Flughafens Basel-Mulhouse inklusive Kontrollzone (CTR), sowie die delegierten Schweizer und deutschen Sektoren (ausgegrauter Bereich in der Karte) - Luftraum über 200 ft (ft AAL - Altitude Above Airfield Level / Höhe über Flugplatzniveau) bzw. unter 10'000 ft (ft AGL - Altitude Above Ground Level / Höhe über Grund).
- Im Archivmodus sind die Daten für eine Dauer von 30 Tagen abrufbar.

### Hinweise zu den Lärmmessdaten

Bei den angezeigten Lärmmessdaten handelt es sich um direkte Lärmmessungen, welche nicht nur den Fluglärm, sondern auch den Umgebungslärm beinhalten. Diese Daten werden parallel zu den Flugspuren angezeigt. Zusätzlich wird für jedes Fluglärmereignis eine systematische Überprüfung und Validierung der Zuordnung zu einer spezifischen Flugbewegung durch den Systemadministrator durchgeführt. Diese Bearbeitung nimmt in der Regel zwei Wochen in Anspruch.

### Berechnete Lärmpegel

Durch das Setzen der eigenen Position (Haus-Symbol) lassen sich an einem beliebigen Ort für eine ausgewählte Flugbewegung Informationen zur Entfernung und Flughöhe sowie ein berechneter Pegel für die meisten Flugzeugtypen anzeigen. Die Berechnung des Pegels am Immissionsort erfolgt auf Basis der Berechnungsvorschrift "AzB2008" (\*) anhand der Flugbahn und des Flugzeugtyps. Der berechnete Pegel wird ab einem Wert von 50 dB(A), abhängig von der Entfernung und auf Basis von typenspezifischen Mittelwerten berechnet und kann daher von den aktuellen Messwerten abweichen. Weitere Einflussfaktoren, die zu Abweichungen von aktuellen Messwerten führen können, sind meteorologische Einflüsse, in der Hauptsache Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Temperatur, die momentanen Einstellungen der Flugzeuge wie Klappen, Triebwerksdrehzahl, Beladungsfaktor und spezielle akustische Einflüsse durch Fremdgeräusche, Richtcharakteristik, Dämpfung und Reflexion.

Im Allgemeinen liegt die Genauigkeit in unmittelbarer Nähe zur geflogenen Route in einem Pegelbereich von +/- 3 dB(A). Bei wachsendem seitlichen Abstand zur Flugroute kann aufgrund der Berechnungsgrundlage (\*) eine zunehmende Abweichung auftreten.

Wird statt dem Pegelwert die Abkürzung DIST angezeigt, liegt der gewählte Standort außerhalb eines Bereichs, für den ein Pegel berechnet wird.

Die Pegelanzeige soll und kann nicht den Anspruch haben, für jede Flugbewegung den exakten Messwert zu berechnen, soll aber für die Standorte, an denen der Flughafen keine ortsfeste Messstelle betreibt, im Rahmen der vorgegebenen Genauigkeit über die Höhe der Pegel informieren.

\*(AzB2008 - Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen)