

1.6.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen; Starts jedoch nur vorbehaltlich der Einzelgenehmigung durch die Luftaufsicht.

1.6.3 Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

1.7 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann die Bezirksregierung Düsseldorf (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Düsseldorf) in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:

Luftaufsichtsstelle
Flughafen Düsseldorf
40474 Düsseldorf
Tel.: +49 211 421 6364
Fax: +49 211 421 6493

Zu 1.1 – 1.7

In den Sperrzeiten von ATC erteilte Startfreigabe beinhaltet nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht auf dem Flughafen Düsseldorf.

ATC übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilte Landefreigabe durch ATC enthält daher noch keine Entscheidung der Luftaufsicht über die Zulässigkeit der Nachtlandung. Bei einer von der Luftaufsicht nicht genehmigten verspäteten/verfrühten [vor 0400 (0300)] Landung hat sich der Luftfahrzeugführer unmittelbar nach der Landung persönlich zur Luftaufsicht zu begeben und die Zulässigkeit der Nachtlandung zu rechtfertigen.

1.8 Transponder-Betriebsverfahren

1.8.1 Einführung

Am Verkehrsflughafen Düsseldorf ist ein Advanced Surface Movement Guidance and Control System, unter Verwendung von Mode-S-Multilateration in Betrieb.

1.8.2 Betrieb von Mode-S-Transpondern, wenn sich das Flugzeug am Boden befindet:

Luftfahrzeugführer, die den Verkehrsflughafen Düsseldorf nutzen möchten, müssen sicherstellen, dass die Mode-S-Transponder betrieben werden können, wenn sich das Luftfahrzeug auf dem Boden befindet.

Piloten müssen den AUTO-Modus und den zugewiesenen Mode-A-Code einstellen.

Sofern der AUTO-Modus nicht verfügbar ist, muss ON (z. B. XPDR) und der zugewiesenen Mode-A-Code eingestellt werden:

– Ab der Anfrage zum Push-Back oder Rollen (je nachdem, welcher Anfrage früher kommt).

– Nach der Landung ununterbrochen, bis das Luftfahrzeug seine endgültige Parkposition erreicht hat.

– Wenn das Luftfahrzeug seine endgültige Parkposition erreicht hat, muss STBY eingestellt werden.

Wenn das Luftfahrzeug dazu in der Lage ist, soll auch die Luftfahrzeugkennung ab der Anfrage zum Push-Back oder zum Rollen (der frühere Zeitpunkt) eingegeben werden (über das FMS oder das Transponder Bedienfeld).

Die Luftfahrzeugbesatzung muss das von der ICAO festgelegte Format (z. B. DLH5MC, AFR6380, SAS589, BAW68PG) zur Eingabe der Luftfahrzeugkennung verwenden.

Um sicherzustellen, dass die Leistung von Systemen, die auf SSR Frequenzen basieren nicht beeinträchtigt wird, soll das TCAS nicht vor Erreichen des Rollhaltepunkts vor der Startbahn aktiviert werden. Nach der Landung, ist das TCAS nach Verlassen der Landebahn auszuschalten.

Bei Luftfahrzeugen, die ohne Flugplan eine Rollbewegung durchführen, ist Mode A Code 2000 einzustellen.

2. Einschränkung des Platzflugbetriebs

2.1 Platzrundenflüge sowie zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende, wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs sind zwischen 2100 (2000) und 0500 (0400) nicht zulässig.

2.2 Von diesen Einschränkungen sind ausgenommen:

2.2.1 nach Zustimmung der Luftaufsicht Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind, bis 2200 (2100);

2.2.2 Vermessungs- und Kontrollflüge, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit erforderlich sind.

2.3 Maximaler Reifendruck im Bugrad für Flugzeugmuster B777: 210psi.

1.6.2 Take-offs and landings of aircraft on disaster relief and medical assistance flights or in other emergency cases; take-offs, however, shall be subject to an individual permission by the aviation supervision (Luftaufsicht).

1.6.3 Calibration flights by DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

1.7 Exemptions from the above regulations may be granted by the regional administration (Bezirksregierung) Düsseldorf (aviation supervision office at Düsseldorf Airport) in justified individual cases, especially if required to avoid significant disruptions to air traffic or in cases of special public interest. If required, applications shall be sent to:

Luftaufsichtsstelle
Flughafen Düsseldorf
40474 Düsseldorf
Tel.: +49 211 421 6364
Fax: +49 211 421 6493

Referring to items 1.1 – 1.7

Clearances issued by ATC during curfews do not include the required exceptional permission from the aviation supervision office at Düsseldorf Airport.

As a rule, ATC will not issue exceptional permissions for night landings during curfews via radiotelephony. Accordingly, clearances issued by ATC for safety reasons will not include the decision of the aviation supervision (Luftaufsicht) about the admissibility of a night landing. In the case of a delayed or an early [before 0400 (0300)] landing not approved by the aviation supervision (Luftaufsicht), the pilot shall report to the aviation supervision office immediately after landing to defend the admissibility of the night landing.

1.8 Transponder operating procedures

1.8.1 Introduction

At Düsseldorf Airport, an advanced surface movement guidance and control system which uses Mode S multilateration is in operation.

1.8.2 Operation of Mode S transponders when the aircraft is on the ground:

Pilots intending to use Düsseldorf Airport shall ensure that the Mode S transponders can be operated when the aircraft is on the ground.

Pilots shall select the AUTO mode and the assigned Mode A code.

If the AUTO mode is not available, ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A code shall be selected:

– From the request for push-back or taxiing, whichever is earlier;

– Continuously after landing until the aircraft is fully parked on stand;

– When the aircraft is fully parked on stand, STBY shall be selected.

When the aircraft is capable of doing so, the pilot should also enter the aircraft identification (through the FMS or the transponder control panel) at the time of the request for push back or taxiing, whichever is earlier.

When entering the aircraft identification, the aircraft crew shall use the format defined by ICAO (e.g. DLH5MC, AFR6380, SAS589, BAW68PG).

To ensure that the performance of systems which are based on SSR frequencies is not compromised, TCAS should not be activated before reaching the runway-holding position. After landing, TCAS shall be deactivated after vacating the runway.

For aircraft taxiing without a flight plan, Mode A code 2000 shall be selected.

2. Restriction of aerodrome operations

2.1 Between 2100 (2000) and 0500 (0400), traffic circuit flights and successive repeated approaches and departures of the same aircraft for training purposes are not permitted.

2.2 This does not apply to:

2.2.1 After approval by the aviation supervision (Luftaufsicht), training and practice flights until 2200 (2100), if, according to the air traffic regulations concerning the acquisition, extension or renewal of a license or rating as a pilot, it is necessary to conduct these flights.

2.2.2 Calibration and check flights if required to maintain air safety.

2.3 Maximum tyre pressure in nose wheel for aircraft type B777: 210 psi.