

11.3 Luftfahrzeuge, die den militärischen Teil des Flughafens (Ramp 2, Z) benutzen, müssen 15 Minuten vor der Landung mit dem Gefechtsstand Kontakt aufnehmen. (Rufzeichen: KOELN/BONN MILITARY, Frequenz 378.225, Ausweichfrequenz 136.255 MHz).

11.4 Ist das Betreten der Vorfelder (MIL Ramp 2 und Z) notwendig, so ist – die Einsatzsteuerung über AIS bzw. den Gefechtsstand vor Betreten der Vorfelder zu informieren,

– die Parkposition auf dem kürzesten Weg, rechtwinklig und ohne eine Überwachungsschleife zu berühren, anzusteuern.

11.5 Gelbe Rolleitlinien auf dem militärischen Vorfeld sind nur für am Flughafen stationierte Luftfahrzeuge vorgesehen. Andere Luftfahrzeuge sind ausnahmslos angehalten, dem Einweisungsfahrzeug zu folgen.

11.6 Luftfahrzeuge mit aktivem Selbstschutz

Luftfahrzeuge mit aktivem Selbstschutz dürfen nur auf dem militärischen Teil des Flugplatzes abgestellt werden.

11.7 Der Start von Luftfahrzeugen unter Benutzung des Nachbrenners ist nicht gestattet. Davon ausgenommen ist der Luftfahrzeugtyp Tornado.

12. Abwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafen Köln/Bonn

Militärische Luftfahrzeuge, welche einen Stellplatz auf dem zivilen Vorfeld nutzen möchten, werden gebeten, dies bei Aufnahme der Funkverbindung APPROACH mitzuteilen. Dies gilt auch für zivile Luftfahrzeuge, welche einen Stellplatz auf dem militärischen Vorfeld nutzen möchten.

13. Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bietet am Flughafen Köln/Bonn die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink an. Folgende Zeitparameter gelten für den Flughafen Köln/Bonn:

t_i	25 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 25 MIN prior to EOBT for unregulated flights.
	30 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 30 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
t_i	11 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 11 MIN prior to EOBT for unregulated flights.
	16 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 16 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
t_0	1 MIN
t_1	5 MIN
t_2	1 MIN

14. Transponder-Betriebsverfahren

14.1 Einführung

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

14.2 Betrieb von Mode-S-Transpondern, wenn sich das Flugzeug am Boden befindet: Luftfahrzeugführer, die den Verkehrsflughafen Köln/Bonn 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 zugewiesene Mode-A-Code eingestellt werden:

– Ab der Anfrage zum Push-Back oder Rollen (je nachdem, welche 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.

11.3 Aircraft using the military section of Cologne Bonn (apron 2, Z) shall contact the command post 15 minutes prior to landing. (Call sign: KOELN/BONN MILITARY, frequency 378.225, alternate frequency 136.255 MHz).

11.4 If it is necessary to enter the aprons (Mil ramp 2 and Z),

– the mission control centre shall be informed in advance via the AIS or the command post,

– the aircraft stands shall be accessed via the shortest rectangular route and without crossing a surveillance sensor.

11.5 The yellow taxi guide lines on the military apron are only for use by aircraft based at the airport. Other aircraft are strictly advised to follow the follow-me vehicle.

11.6 Aircraft with active self-protection

Aircraft with active self-protection may only be parked on the military part of the aerodrome.

11.7 Aircraft are not permitted to take off using the afterburner. Exempt from this is the aircraft type Tornado.

12. Handling of air traffic at Köln/Bonn Airport

Military aircraft intending to use an aircraft stand on the civil apron are requested to advise approach control thereof when establishing radio contact. The same applies to civil aircraft intending to use an aircraft stand on the military apron.

13. Data link departure clearance

At Köln/Bonn Airport, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH offers start-up and en-route clearance by means of data link. The following time parameters apply at Köln/Bonn Airport:

14. Transponder operating procedures

14.1 Introduction

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

14.2 Operation of Mode S transponders when the aircraft is on the ground: Pilots intending to use Cologne Bonn 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 request is earlier).

– After landing continuously 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.

Aircraft taxiing without a flight plan shall select Mode A code 2000.

EDDK AD 2.21 Noise abatement procedures

1. Abfliegender Verkehr

Zur Verbesserung der Einhaltung vorgegebener Abflugstrecken, soll der verantwortliche Pilot frühestmöglich bordeigene Steuerungssysteme (Autopilot) nutzen, soweit Flugverkehrskontrollfreigaben der zuständigen ATC-Stelle dem nicht entgegenstehen.

1. Departing traffic

To improve adherence to the prescribed departure routes, the pilot-in-command should use the autopilot as soon as possible unless ATC clearances from the responsible ATC unit preclude this.