

EDDF AD 2.21 Noise abatement procedures

Zusätzliche Verfahren zur Lärminderung für Anflüge

Zusätzlich zu den allgemeinen Verfahren zur Lärminderung (ENR 1.5) und zusätzlich zu den Verfahren unter EDDF AD 2.20 (3. Lärmschutz), wird Frankfurt ATC folgende "Nacht-Verfahren" anwenden:

1. In der Zeit von 2100 (2000) bis 0400 (0300) haben anfliegende Luftfahrzeuge einen RNP X Approach zu erwarten.

1.1 Weiterhin sollten Luftfahrzeugführer darauf vorbereitet sein, dass eine Sinkflugfreigabe unterhalb FL 70 erst 6 NM vor KUGUK bzw. ORVIV (25C/25L) und 6 NM vor ULNOK bzw. IBLUS (07C/07R) zu erwarten ist. Luftfahrzeugführer sollen ihre Geschwindigkeit entsprechend anpassen und werden dringend gebeten, den Sinkflug aus FL 70, wann immer möglich, als kontinuierlichen Sinkflug durchzuführen.

1.2 Im Falle der Nicht-Anwendbarkeit der RNP X - Anflugverfahren wegen fehlender RNP-Ausstattung oder einschränkender Wetterminima erhalten Luftfahrzeugführer eine Freigabe für einen ILS-Anflug entsprechend nachfolgend beschriebener "Nacht-Verfahren".

1.3 Für einen ILS Anflug während der "Nacht-Verfahren" haben Luftfahrzeuge Freigaben zu erwarten, aus denen hervorgeht, dass die Endanflugkurse in einer Mindestentfernung von:

- circa 18 NM (Start- Landebahnen 25 C/L) sowie
- circa 19 NM (Start- Landebahnen 07 C/R) vor der Schwelle (THR) erreicht werden.

Dies entspricht den Wegpunkten DF622 (25L), DF522 (25C), DF652 (07R) und DF552 (07C). Die "Fly-by"-Funktion dieser Wegpunkte bleibt erhalten.

– Danach sollen Luftfahrzeugführer eine Freigabe für einen ILS- Anflug erwarten, einschließlich der Freigabe den Gleitweg in 5000 ft zu erfliegen.

– Weiterhin sollen Luftfahrzeugführer darauf vorbereitet sein, dass eine Sinkflugfreigabe unterhalb FL 70 erst 6 NM vor den oben erwähnten Punkten zu erwarten ist. Luftfahrzeugführer sollen ihre Geschwindigkeit entsprechend anpassen und werden dringend gebeten, den Sinkflug aus FL 70, wann immer möglich, als kontinuierlichen Sinkflug durchzuführen.

1.4 Entfernungen:

DF622	THR 25L:	18.1 NM
DF522	THR 25C:	18.0 NM
DF652	THR 07R:	19.5 NM
DF552	THR 07C:	19.6 NM

1.5 Diese Verfahren werden nicht angewendet:

- für Flüge mit STS/HOSP
- bei Wetterbedingungen, wie z. B. CB,TS
- bei Notfällen.

1.6 Im Falle der Nichtverfügbarkeit des ILS, d. h. bei Freigaben für Nicht-Präzisionsanflüge, wird die Anflugkontrolle Sinkflugfreigaben nach 4000 ft erteilen.

Additional Noise Abatement Procedures for Arrivals

In addition to the general noise abatement procedures (ENR 1.5) and in addition to the procedures under EDDF AD 2.20 (3. Noise Abatement), Frankfurt ATC will apply the following "Night Procedures":

1. Between 2100 (2000) and 0400 (0300) all inbound aircraft shall expect a RNP X Approach.

1.1 In addition, pilots should be prepared not to expect a descent clearance below FL 70 until 6 NM prior to reaching KUGUK and/or ORVIV (25C/25L) and 6 NM prior to reaching ULNOK and/or IBLUS (07C/07R). Pilots shall adjust their speed accordingly and are urgently requested to conduct the descent from FL 70 as continuous descent, whenever possible.

1.2 In the case that RNP X approach procedures cannot be applied due to the absence of RNP equipment or restricting weather minima, pilots will be issued a clearance for an ILS approach in compliance with the "night approach procedures" described below.

1.3 During "night approach procedures" inbound aircraft should expect clearances whereby the final track will be reached not closer to the airport than:

- approximately 18 NM (RWYs 25 C/L) and
- approximately 19 NM (RWYs 07 C/R) from THR.

This corresponds with the waypoints DF622 (25L), DF522 (25C), DF652 (07R) und DF552 (07C). The fly-by function of these waypoints is not affected.

– Pilots should subsequently expect a clearance for an ILS approach with glide-path interception at 5000 ft.

– In addition, pilots should expect a clearance to descend below FL 70 only 6 NM prior to reaching the above-mentioned points. Pilots should adjust their speed accordingly and are urgently requested to perform their descent from FL 70 as a continuous descent whenever possible.

1.4 Distances:

DF622	THR 25L:	18.1 NM
DF522	THR 25C:	18.0 NM
DF652	THR 07R:	19.5 NM
DF552	THR 07C:	19.6 NM

1.5 These procedures may not be applied:

- to flights with STS/HOSP
- in meteorological conditions such as CB,TS
- in emergencies.

1.6 In the event of a technical failure of the ILS equipment, i.e. the need to fly non-precision approaches, descent clearances to 4000 ft will be issued

EDDF AD 2.22 Flight procedures

Geschwindigkeitsanweisungen durch ATC

Geschwindigkeitsanweisungen durch ATC - vor allem im Endanflug - sind die Basis für eine flüssige und sichere Betriebsdurchführung gerade bei hoher Verkehrslast.

Die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsanweisungen kann dazu führen, dass das jeweilige Luftfahrzeug aus der vorgesehenen Anflugreihenfolge genommen werden muss.

Speed instructions by ATC

Speed instructions by ATC, particularly during final approach, are essential for smooth and safe operations, especially at times of high traffic loads.

If an aircraft does not comply with the speed instructions, it may have to be excluded from the planned approach sequence.

Flugbetrieb auf parallelen Pisten am Flughafen Frankfurt

(Grundlage: NfL 2024-1-3149)

1. Unabhängige parallele Anflüge auf die Parallelpisten 25L/25R und 07L/07R sowie 25C/25R und 07L/07C

Unabhängige parallele Anflüge auf die Parallelpisten 25L/25R und 07L/07R sowie 25C/ 25R und 07L/07C können mit Sensor ILS und/oder Sensor GBAS durchgeführt werden.

2. Abhängige parallele Anflüge auf die Parallelpisten 25L/25R und 07L/07R, sowie 25C/25R, und 07L/07C

Abhängige parallele Anflüge können zwischen aufeinanderfolgenden, alternierenden Anflügen auf die Parallelpisten 25L/25R und 07L/07R, sowie 25C/ 25R und 07L/07C mit Sensor ILS und/oder Sensor GBAS und einem diagonalen Radarmindestabstandswert zwischen den Luftfahrzeugen von 1,5 NM durchgeführt werden.

Flight operations on parallel runways at Frankfurt Airport

(Based on: NfL 2024-1-3149)

1. Independent parallel approaches to parallel runways 25L/25R and 07L/07R as well as 25C/25R and 07L/07C

Independent parallel approaches to runways 25L/25R und 07L/07R as well as 25C/25R und 07L/07C may be conducted using an ILS sensor and/or a GBAS sensor.

2. Dependent parallel approaches to parallel runways 25L/25R und 07L/07R as well as 25C/25R und 07L/07C

Dependent parallel approaches may be conducted between successive alternating approaches to the parallel runways 25L/25R und 07L/07R as well as 25C/25R und 07L/07C using an ILS sensor and/or a GBAS sensor and a diagonal radar separation minimum between aircraft of 1.5 NM.