

EDDL AD 2.21 Noise abatement procedures

1. Benutzung des Hilfsenergieaggregats (APU)

Bei abfliegenden Luftfahrzeugen darf die APU frühestens 30 MIN vor TOBT wieder eingeschaltet werden. Ausnahmen bedürfen der vorherigen Freigabe durch den Verkehrsleiter vom Dienst (Tel.: +49 211 421-2220).

Landende Luftfahrzeuge müssen in der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) grundsätzlich unmittelbar nach Erreichen der Parkposition die APU ausschalten.

2. Ankommende Luftfahrzeuge

Wenn möglich soll das Fahrwerk erst nach dem Passieren von 2000 ft MSL ausgefahren werden.

3. Abfliegende Luftfahrzeuge

Aus Lärmschutzgründen wird für alle Abflüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen das Startverfahren NADP 1 empfohlen.

1. Utilisation of the auxiliary power unit (APU)

Departing aircraft may start the auxiliary power unit (APU) no earlier than 30 MIN before the TOBT. Exceptions require the approval of the duty traffic manager (Tel.: +49 211 421-2220).

Between 2100 (2000) and 0500 (0400), landing aircraft must, as a rule, switch off the APU immediately after arriving at the parking position.

2. Arriving aircraft

If possible, the landing gear should only be extended after passing 2000 ft MSL.

3. Departing aircraft

For noise abatement the take-off and climb procedure NADP 1 is recommended for all jet aircraft departures.

EDDL AD 2.22 Flight procedures

Reduzierte Radarmindeststaffelung für diagonal versetzte Anflüge

(Grundlage NfL I - 9/09)

1. Für diagonal versetzte Anflüge zu parallelen Pisten auf dem Flughafen Düsseldorf beträgt die Radarmindeststaffelung (MRS) zwischen 10 NM und dem Aufsetzpunkt 2.5 NM.

2. Die reduzierte Radarmindeststaffelung wird für die Landerichtung 05 und 23 angewendet, vorausgesetzt, die folgenden Bedingungen sind erfüllt:

- das vorausfliegende und das nachfolgende Luftfahrzeug fliegen unterschiedliche Pisten an;
- beide Luftfahrzeuge sind auf dem Endanflugkurs etabliert.

Flugplanung für alle ANFLÜGE

Zur Flug- und Sinkflugplanung sind folgende Flughöhen an den Übergabepunkten zwischen Langen ACC und Düsseldorf APP zu erwarten:

BIKMU	zwischen	FL080 und FL110
DOMUX	zwischen	FL100 und FL140
XAMOD	zwischen	FL100 und FL140
TEBRO	zwischen	FL130 und FL150

Diese Flughöhen sind nur für Planungszwecke zu verwenden. Die tatsächliche Übergabehöhe wird von der Flugverkehrskontrolle individuell freigegeben.

Ab den Übergabepunkten von Langen ACC zu Düsseldorf APP bilden die GPS / FMS RNAV Verbindungsstrecken zum Endanflug ein Overlay zur Radarführung mit einer maximalen Flugweglänge ab, einschließlich zusätzlicher Streckenlänge für Sequenzierung und mögliche Verspätungen. Daher ist die Flugentfernung dieser Verbindungsstrecken größer als die Entfernung des durchschnittlichen Anflugs. Zur Flug- und Treibstoffplanung können die folgenden Abstände als zu erwartende Flugentfernung zwischen dem jeweiligen Übergabepunkt und der Landung angenommen werden. Abweichungen davon können als Verspätung betrachtet werden.

Übergabepunkt/ Transfer point	Betriebspiste/ RWY in use	Durchschnittliche Flugentfernung/ Average flight distance (NM)
DOMUX	05L/05R	66
DOMUX	23L/23R	41
XAMOD	05L/05R	67
XAMOD	23L/23R	46
BIKMU	05L/05R	27
BIKMU	23L/23R	49
TEBRO	05L/05R	75
TEBRO	23L/23R	62

Herabgesetzte Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen, welche dieselbe Piste benutzen

Die Flugplatzkontrollstelle kann gemäß den unter AD 1.1 veröffentlichten Verfahren folgende Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung am Tag und in der Nacht anwenden:

Reduced Minimum Radar Separation for Diagonal Staggered Approaches

(Based on NfL I - 9/09)

1. The Minimum Radar Separation (MRS) for diagonal staggered approaches to parallel runways at Düsseldorf Airport is 2.5 NM between 10 NM and the touchdown point.

2. The reduced MRS will be applied to landing directions 05 and 23, provided the following conditions are met:

- Preceding and succeeding aircraft are approaching different parallel runways
- Both aircraft are established on the final approach track.

Flight planning all ARRIVALS

For flight and descent planning purposes expect the following levels at the transfer points from Langen ACC to Düsseldorf APP:

BIKMU	between	FL080 and FL110
DOMUX	between	FL100 and FL140
XAMOD	between	FL100 and FL140
TEBRO	between	FL130 and FL150

These levels shall only be used for planning purposes. The actual transfer level will be cleared by ATC individually.

Beyond the transfer points from Langen ACC to Düsseldorf APP the GPS / FMS RNAV Transition-to final Approach depict an overlay to radar vectoring with a maximum flight track length - including additional track length for sequencing and possible delay. Therefore the flight distance of these Transitions is longer than the distance of the average approach. For flight and fuel planning purposes the following distances may be regarded as the expected flight distance from the respective transfer point until landing. Any deviation from this may be regarded as a delay situation.

Reduced runway separation between aircraft using the same runway

The aerodrome control unit may apply the following reduced runway separation minima during the day and at night in accordance with the procedures published in AD 1.1: