

2. Ankommender Verkehr

2.1 Das CDA-Verfahren (lärmmindernder Anflug mit kontinuierlichem Sinkflug) findet täglich von 2100 (2000) – 0700 (0600), für MD11 und B744 zu allen Zeiten, Anwendung.

Abhängig von der Verkehrslage verwendet ATC entweder Radarführung zum Endanflug mit DTG-Informationen (verbleibende Entfernung) oder erteilt den Luftfahrzeugen eine Freigabe für RNAV-„Transition and Profile“.

2.1.1 Während der Radarführung müssen Piloten damit rechnen, dass sie circa 26 NM vor dem Aufsetzpunkt unter FL 70 sinken.

Sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anders angeordnet, sollen Piloten – die Geschwindigkeit auf max. 220 Knoten IAS reduzieren, bevor sie unter FL 70 sinken,

- einen möglichst leisen kontinuierlichen Sinkflug durchführen,
- bis 12 NM vor dem Endanflug eine Geschwindigkeit von mindestens 190 Knoten IAS einhalten,
- das Fahrwerk in 2000 ft GND oder darunter ausfahren,
- die endgültige Landekonfiguration bei Annäherung an das Anflugfunkfeuer/Voreinflugzeichen einnehmen, und
- unter FL 70 einen möglichst leisen kontinuierlichen Sinkflug ohne Levelsegment durchführen.

2.1.2 Eine Freigabe für eine RNAV-Transition kann die Freigabe für ein bestimmtes Höhenprofil enthalten. Nachdem die Freigabe für „Transition and Profile“ erteilt worden ist, sollen Piloten unter Berücksichtigung der angegebenen Höhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen einen lärmmindernden CDA-Anflug durchführen. Das Fahrwerk soll erst in 2000 ft GND oder darunter ausgefahren werden und die endgültige Landekonfiguration bei Annäherung an das Anflugfunkfeuer/Voreinflugzeichen eingenommen werden.

2.1.3 Für die Zwecke der Flugwegüberwachung gilt ein Sinkflug als kontinuierlich, wenn die Höhenänderung nach dem Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS) auf keinem Streckenabschnitt über eine Entfernung von 2 NM weniger als 50 ft beträgt.

2. Arriving traffic

2.1 The continuous descent approach (CDA) noise abatement procedure is in progress daily from 2100 (2000) – 0700 (0600), for MD11 and B744 at all times.

Depending on the traffic situation, ATC will either use radar vectoring to final approach with distance-to-go (DTG) information or clear aircraft for RNAV „transition and profile“.

2.1.1 During radar vectoring, pilots shall expect descent below FL 70 approx. 26 NM from touchdown.

Unless otherwise instructed by ATC, pilots are expected to – reduce speed to max. 220 kts IAS prior to descent below FL 70

- aim for a low noise continuous descent approach
- maintain at least 190 kts IAS to 12 NM final

– extend gear 2000 ft GND or later and

– perform final landing configuration approaching locator/outer marker, und

– aim for a low-noise continuous descent approach without level flight below FL 70.

2.1.2 Clearance for RNAV transition may include clearance to follow vertical profile. When cleared for „transition and profile“, pilots shall respect the published levels and speeds and aim for a low-noise continuous descent approach below FL 70. They should extend the landing gear only upon reaching 2000 ft GND or later and perform final landing configuration approaching locator/outer marker.

2.1.3 For monitoring purposes, a descent will be considered to be continuous provided that no route segment has a height change of less than 50 ft over a track distance of 2 NM, as recorded in the Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS).

EDDK AD 2.22 Flight procedures

Siehe/see ENR 1.5

Flugplanung für alle ANFLÜGE

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

KOPAG zwischen FL080 und FL110
GULKO in FL110
ERNEP zwischen FL100 und FL130
DEPOK zwischen FL070 und FL090

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

Ab den Übergabepunkten von Langen ACC zu Köln 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.

Flight planning all ARRIVALS

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

KOPAG between FL080 und FL110
GULKO at FL110
ERNEP between FL100 und FL130
DEPOK between FL070 und FL090

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 Koeln 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.

Übergabepunkt/ Transfer point	Betriebspiste/ RWY in use	Durchschnittliche Flugentfernung/ Average flight distance (NM)
KOPAG	06	63
KOPAG	13L/13R	49
KOPAG	24	31
KOPAG	31L/31R	49
GULKO	06	60
GULKO	13L/13R	61
GULKO	24	38
GULKO	31L/31R	40
ERNEP	06	76
ERNEP	13L/13R	68
ERNEP	24	47
ERNEP	31L/31R	57
DEPOK	06	18
DEPOK	13L/13R	50