

Piloten stellen den AUTO-Modus und den zugewiesenen Mode-A-Code ein. Sofern der AUTO-Modus nicht verfügbar ist, ON (z. B. XPDR) und den zugewiesenen Mode-A-Code unter den folgenden Bedingungen auswählen:

- a) ab der Anforderung zum Zurückstoßen oder Rollen, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt;
- b) nach der Landung, bis das Luftfahrzeug seine endgültige Parkposition erreicht hat.

Wenn das Luftfahrzeug seine endgültige Parkposition erreicht hat, STBY einstellen.

Wenn das Luftfahrzeug in der Lage ist, die Luftfahrzeugkennung zu melden (d.h. call sign used in flight), sollte auch die Luftfahrzeugkennung bei der Anforderung zum Zurückstoßen oder Rollen (über das FMS oder das Bedienfeld des Transponders) eingegeben werden, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. Die Besatzung des Luftfahrzeugs verwendet zur Eingabe der Luftfahrzeugkennung das in Punkt 7 des ICAO-Flugplans festgelegte Format.

Um sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit der auf SSR-Frequenzen basierenden Systeme (einschließlich bordgestützter TCAS-Geräte und SSR-Radargeräten) nicht gefährdet ist, sollte TCAS erst eingestellt werden, wenn sich das Luftfahrzeug dem Rollhalt nähert. Nach der Landung ist es nach Verlassen der Start- und Landebahn auszuschalten.

Pilots shall select the AUTO mode and the assigned Mode A Code. If AUTO mode is not available, ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A Code shall be selected under the following conditions:

- a) From the request for push-back or taxi, whichever is earlier;
- b) After landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.

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

Whenever the aircraft is capable of reporting aircraft identification (i.e. call sign used in flight), the aircraft identification should also be entered (through the FMS or the transponder control panel) at the time of the request for push-back or taxi, whichever is earlier. To enter the aircraft identification, the aircraft crew shall use the format defined in Item 7 of the ICAO flight plan.

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should not be activated before approaching the holding position. After landing, it shall be deactivated after vacating the runway.

## EDDH AD 2.21 Noise abatement procedures

### 1. Startverfahren

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

Steigen mit maximalem Gradienten bis zur Höhe 3000 ft:

- Luftfahrzeug für hohen Auftrieb konfigurieren
- Zurücknahme des Startsches zum Steigschub in Höhe 1500 ft

Automatische Lärmessungen überwachen die Einhaltung des Verfahrens.

**2. Sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anders angeordnet, sollen Piloten unter FL 70 einen möglichst leisen kontinuierlichen Sinkflug ohne Horizontalflugphase durchführen.**

### 1. Departure procedures

The use of the noise abatement take-off and climb procedure NADP1 is recommended for all jet aircraft departures from Hamburg Airport.

Climb with MAX climb gradient to altitude 3000 ft:

- use the high lift devices TKOF configuration
  - TKOF PWR reduction to climb PWR at altitude 1500 ft
- Automatic measuring equipment is used to MNT adherence.

**2. Unless otherwise instructed by air traffic control, pilots should aim for a low-noise continuous descent approach below FL 70 without level flight segment.**

## EDDH AD 2.22 Flight procedures

### Flugplanung

Im Gegensatz zum Flugplan können nachfolgende Entfernung vom Anfangspunkt der STAR bis zur Landung als zu erwartende Flugentfernung für die Flug- und Treibstoffplanung angenommen werden. Abweichungen davon können als Verzögerung betrachtet werden.

### Flight planning

In contrast to the flight plan, the following distances from the starting point of the STAR to the landing may be regarded as the expected flight distance for flight and fuel planning purposes. Any deviations from this may be regarded as a delay situation.

STAR Bezeichnung/ STAR ID	Betriebspiste/ RWY in use	Durchschnittliche Flugentfernung/ Average flight distance (NM)
NOLGO*A	05	33
NOLGO*D	15	50
NOLGO*P	23	42
NOLGO*S	33	18
RARUP*A	05	53
RARUP*D	15	56
RARUP*P	23	35
RARUP*S	33	44
RIBSO*A	05	40
RIBSO*D	15	37
RIBSO*P	23	60
RIBSO*S	33	54
BOGMU*A	05	68
BOGMU*D	15	37
BOGMU*P	23	35
BOGMU*S	33	70

### Herabgesetzte Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen, welche die selbe 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 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: