

1.2.2.2 Erhält der Luftfahrzeugführer keine weiterführende Rollfreigabe, ist unbedingt vor einer Piste, deren An- und Abflugflächen, sowie vor Rollbahn L bzw. vor N11 anzuhalten.

1.2.3 Anflüge mit einem Gleitwinkel von 3,2°

1.2.3.1 Die Landebahn 07L/25R ist mit zwei ILS-Systemen je Landerichtung ausgestattet. Pro Landerichtung strahlt jeweils ein ILS mit einem Gleitwinkel von 3,2°, das andere mit einem Gleitwinkel von 3,0°.

Die PAPI Anlagen zeigen bis zu einer Höhe von 200 ft GND den korrekten Pfad für 3,0° und 3,2°.

1.2.3.2 Der Regelbetrieb findet ausschließlich unter CAT I Bedingungen statt. Die Anflugverfahren werden nur zugewiesen, wenn kein dauerhafter Rückenwind (>30 MIN) absehbar ist.

Herrscht Rückenwind vor oder ist dieser absehbar, werden die Regelungen der AIP EDDF AD 2.20.1 angewandt und hierbei ein ILS-Anflugverfahren mit 3,0° für die Piste 07L/25R zugewiesen.

1.2.3.3 Kann aus Sicherheitsgründen ein Anflug mit 3,2° nicht durchgeführt werden, ist der Luftfahrzeugführer aufgefordert, dies beim Erstanruf bei LANGEN RADAR auf den Frequenzen 120.805 MHz oder 125.355 MHz oder 119.030 MHz mitzuteilen. Diesen Luftfahrzeugen wird eine andere Piste zugewiesen.

1.2.4 Luftfahrzeuge der Typenreihe C5 und A124

Luftfahrzeuge der Typenreihe C5 dürfen nur in Notsituationen den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main anfliegen. Luftfahrzeuge der Typenreihe A124 dürfen nur bei CAT I-Bedingungen und nur auf der RWY 07C/25C landen und starten.

1.3 Abflüge

1.3.1 Bevorzugte Pistennutzung bei Betriebspiste 25/18:

Zur optimalen Nutzung des Pistensystems wird für Abflüge in Richtung:

- NW (OBOKA), N (MARUN) und NO (TOBAK) vorzugsweise Piste 25C zugewiesen,
- SW (SOBRA, ULKIG), S (ANEKI), SO (CINDY) und O (SULUS) vorzugsweise Piste 18 zugewiesen, vorausgesetzt, die Rückenwindkomponente für Piste 18 ist nicht größer als 15 kt.

1.3.2 Bevorzugte Pistennutzung bei Betriebspiste 07/18:

Zur optimalen Nutzung des Pistensystems wird für Abflüge in Richtung:

- NW (OBOKA), N (MARUN), NO (TOBAK) und O (KOMIB, SULUS) vorzugsweise Piste 07C zugewiesen,
- SW (SOBRA, ULKIG), S (ANEKI) und SO (CINDY) vorzugsweise Piste 18 zugewiesen, vorausgesetzt, die Rückenwindkomponente für Piste 18 ist nicht größer als 15 kt.

1.3.3 Ausnahmen von der bevorzugten Pistennutzung

Ausnahmen sind möglich, wenn Gründe der Verkehrssicherheit, die Verfügbarkeit von Navigationseinrichtungen, signifikante Wettereinflüsse im An- und Abflugbereich oder Maßnahmen zum Lärmschutz dies erfordern, oder wenn es die Verkehrslage nach Einschätzung der Flugplatzkontrolle zulässt.

1.3.4 Rückenwindkomponente Piste 18

1.3.4.1 Beträgt die Rückenwindkomponente für Piste 18 mehr als 10 kt, wird dies über ATIS bekanntgegeben.

1.3.4.2 Luftfahrzeugführer, die die höhere Rückenwindkomponente nicht akzeptieren können, werden aufgefordert, dies so früh wie möglich -spätestens aber mit der Bitte um Anlassfreigabe- ATC mitzuteilen. Bei erhöhter Nichtakzeptanz kann die Flugplatzkontrolle die Nutzung der Piste 18 ganz einstellen, um Flugwegkreuzungen im Abflugbereich zu vermeiden.

Warnung: Bei Starkwindsituationen ist auf der Piste 18 mit Windscherungen und erhöhter Turbulenz zu rechnen.

1.3.5 CTOT (Calculated Take-Off Time) und SLOT-Verfahren

1.3.5.1 Luftfahrzeugführer, die erkennen, dass ihr vorgegebenes SLOT-Fenster (CTOT minus 5 / plus 10 Minuten) nicht eingehalten werden kann, haben rechtzeitig über ihre Luftverkehrsgesellschaft einen neuen SLOT zu beantragen.

1.3.5.2 Abfliegende Luftfahrzeuge sollen frühestens 5 Minuten vor CTOT und spätestens zur CTOT an der Piste zum Abflug bereit sein.

1.3.5.3 Um die SLOT-Zeiten einzuhalten und die Kapazität der Piste zu optimieren, kann die Flugplatzkontrolle die Reihenfolge der Abflüge ändern.

1.3.6 High intensity runway operation (HIRO) (Abflüge)

1.3.6.1 Nicht abflugbereite Luftfahrzeuge erhalten keine Freigabe zum Abflugpunkt auf der Piste. Luftfahrzeugführer werden gebeten, der Flugplatzkontrolle unaufgefordert mitzuteilen, wenn sie noch nicht abflugbereit sind.

1.3.6.2 Luftfahrzeugführer sollen der Flugplatzkontrolle mit dem Erstanruf ihre frühestmögliche Rollbahneinmündung für den Start mitteilen.

1.2.2.2 If pilots do not receive further taxi clearance, they shall stop in front of a runway, its landing and take-off climb surfaces as well as in front of taxiways L and N11.

1.2.3 Approaches at a glide angle of 3,2°

1.2.3.1 Runway 07L/25R is equipped with two ILS systems for each landing direction. One ILS per landing direction radiates signals for a glide angle of 3,2°, the other one for a glide angle of 3,0°.

The precision approach path indicator (PAPI) systems indicate the correct path down to a height of 200 ft GND for 3,0° and 3,2°.

1.2.3.2 Regular operations will be conducted under CAT I conditions only. The approach procedures will only be assigned if no long-lasting tailwind (>30 MIN) is expected.

If tailwind prevails or is to be expected, the provisions of AIP EDDF AD 2.20.1 will be applied and an ILS approach procedure at 3,0° will be assigned for runway 07L/25R.

1.2.3.3 If it is not possible to conduct an approach at 3,2° for safety reasons, the pilot shall mention this in the initial call to LANGEN RADAR (frequencies 120.805 MHz or 125.355 MHz or 119.030 MHz). Such aircraft will be assigned another runway.

1.2.4 Aircraft types C5 and A124

Aircraft types C5 are only allowed to land at Frankfurt Airport in emergency situations. Aircraft type A124 is only permitted in CAT I conditions and may only use RWY 07C/25C for landing and take-off.

1.3 Departures

1.3.1 Preferred runway utilisation for runways-in-use 25 and 18:

For optimal utilisation of the runway system, departures towards

- NW (OBOKA), N (MARUN) and NO (TOBAK) will preferably be assigned runway 25C,
- SW (SOBRA, ULKIG), S (ANEKI), SO (CINDY) and O (SULUS) will preferably be assigned runway 18, provided the tailwind component for runway 18 does not exceed 15 kt.

1.3.2 Preferred runway utilisation for runways-in-use 07 and 18:

For optimal utilisation of the runway system, departures towards

- NW (OBOKA), N (MARUN), NO (TOBAK) and O (KOMIB, SULUS) will preferably be assigned runway 07C,
- SW (SOBRA, ULKIG), S (ANEKI) and SO (CINDY) will preferably be assigned runway 18, provided the tailwind component for runway 18 does not exceed 15 kt.

1.3.3 Exceptions to the preferred utilisation of runways

Exceptions are possible if required due to traffic safety, the availability of navigation aids, significant weather in the approach and departure area or noise abatement measures, or if aerodrome control deems that the traffic situation permits.

1.3.4 Tailwind component runway 18

1.3.4.1 If the tailwind component for runway 18 exceeds 10 kt, this will be broadcast via ATIS.

1.3.4.2 Pilots who are unable to accept the higher tailwind component are requested to advise ATC as early as possible - at the latest when they request start-up approval. If an increased number of pilots cannot accept it, aerodrome control may decide to completely stop the use of runway 18 to avoid crossing flight paths in the departure area.

Warning: In cases of strong winds, wind shears and increased turbulence must be expected on runway 18.

1.3.5 CTOT (calculated take-off time) and SLOT procedures

1.3.5.1 Pilots who realise that their prescribed slot (CTOT minus 5/plus 10 minutes) cannot be adhered to shall apply for a new slot via their airline in good time.

1.3.5.2 Departing aircraft shall be ready for take-off at the runway five minutes prior to CTOT at the earliest, and at CTOT at the latest.

1.3.5.3 To adhere to the slot times and to optimise runway capacity, aerodrome control may change the sequence of departures.

1.3.6 High intensity runway operations (HIRO) (departures)

1.3.6.1 Aircraft that are not ready for departure will not receive a clearance to line up. Pilots are requested to report to aerodrome control if they are not ready for departure without being asked to do so.

1.3.6.2 Pilots shall advise aerodrome control on initial call of the earliest possible intersection take-off.