

EDDF AD 2.20 Local aerodrome regulations

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO). Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) zur Durchführung der Flughafen-Benutzungsordnung. Die Gültigkeit der Bestimmungen der Flughafen-Benutzungsordnung bleibt unberührt.

Die nachfolgenden Regeln gelten für Flugzeuge, für Drehflügler und andere Luftfahrzeuge sinngemäß.

1. Abwicklung des Luftverkehrs auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt/Main

1.1 Bevorzugte Start- und Landerichtung

Landenden Luftfahrzeugen wird bevorzugt die Landerichtung 25 zugewiesen, vorausgesetzt, die Rückenwindkomponente ist nicht größer als 5 kt. Die Start- und Landerichtung 25 wird jedoch auch bei einer Rückenwindkomponente von weniger als 5 kt auf Start- und Landerichtung 07 gewechselt, wenn die Bremswirkung auf den Pisten durch Wasser, Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif usw. beeinträchtigt ist.

Darüber hinaus kann die Start- und Landerichtung auch an der Verfügbarkeit von Navigationseinrichtungen oder signifikanten Wettereinflüssen im An- und Abflugbereich (z. B. Gewitter) ausgerichtet werden.

1.2 Anflüge

In der Regel werden Luftfahrzeuge auf den A- und D-STARs auf die Piste 25R/07L geführt, Luftfahrzeuge auf den B- und C-STARs auf die Piste 25L/07R. Ungeachtet dessen werden anfliegende Luftfahrzeuge, für die eine Abstellposition in der Cargo City Süd oder am GAT vorgesehen ist, vorzugsweise auf die Piste 25L/07R geführt. Sofern betrieblich möglich werden auch jene Flugzeuge, die im Ostbereich des nördlichen Vorfeldes sowie am T3 geparkt werden, auf die 25L/07R geführt. Die Parkpositionen sind der Anflugkontrolle bekannt, von Bahnwünschen auf der Anflugfrequenz ist abzusehen.

Beim Frequenzwechsel von LANGEN RADAR zu FRANKFURT ARRIVAL, ist der Einleitungsanruf auf FRANKFURT ARRIVAL + RUFZEICHEN + WIRBELSCHLEPPENKATEGORIE wenn anders als "M" zu beschränken, um eine Überlastung der Frequenz zu vermeiden. Bei Übergabe durch die Anflugkontrolle an die Flugplatzkontrolle soll der Einleitungsanruf aus FRANKFURT TOWER, RUFZEICHEN, ANFLUGART und PISTE bestehen.

1.2.1 High intensity runway operation (HIRO) (Anflüge)

1.2.1.1 Piloten werden daran erinnert:

- die Schnellabrollbahn während der Anflugbesprechung (Cockpit) zu planen und zu benennen,
- die Piste schnellstmöglich zu verlassen um den höchstmöglichen Durchfluss/Stunde zu ermöglichen,
- die Rollgeschwindigkeit nach dem Aufsetzen anzupassen, wenn ersichtlich wird, dass die geplante Schnellabrollbahn verpasst werden wird. In diesem Fall ist die Piste zügig über die nächste Schnellabrollbahn zu verlassen. Geringe Rollgeschwindigkeiten auf der Piste sind zu vermeiden.

1.2.1.2 Nachts beschränkt sich die Anwendung von HIRO auf die Pisten 07L/25R und 07R/25L.

Ferner werden Luftfahrzeuge der Kategorie SUPER aufgrund infrastrukturell bedingter Beschränkungen nicht in HIRO eingebunden. Dennoch soll die Piste ebenfalls schnellstmöglich verlassen werden.

1.2.1.3 Sofern es die Pistenverhältnisse erlauben, sollen nachfolgende Schnellabrollbahnen in die Planung einbezogen werden:

TYPE CLASS WTC	bevorzugte Abrollwege / preferred turn-offs und/and Entfernung Schwelle bis Schnellabrollbahn / Distance from threshold to high-speed-turn-off					
	am Tag / during day			H24		
	RWY 07C	RWY 25C	RWY 07L	RWY 07R	RWY 25L	RWY 25R
HEAVY/(except SUPER) Distance to turn-off	L9 2500 m	L13 2055 m	P6 2250 m	M13 2150 m	M21 2275 m	P20 2250 m
MEDIUM (JET) Distance to turn-off	L11* 1800 m	L10* 1700 m	P8 1750 m	M15 1725 m	M17 1870 m	P16 1750 m
MEDIUM (PROP) LIGHT Distance to turn-off	L11* 1800 m	L8* 1125 m	P10 1350 m	M15 1725 m	M11* 1085 m	P14 1350 m
*Schnellabrollweg ohne Mittellinienbefeuerung / high-speed-turn-off without centreline lights Frühere Schnellabrollweg nur planen, wenn diese sicher erreicht werden. / Only plan an earlier high-speed-turn-off, if it is certain that aircraft can turn off safely.						

1.2.1.4 Die Möglichkeit der Anwendung herabgesetzter Pistenstaffelung auf Start- und Landebahnen durch die Flugplatzkontrolle bleibt unberührt und ist weiterhin zu beachten.

1.2.2 Frequenzwechsel nach der Landung

1.2.2.1 Ein Frequenzwechsel nach der Landung ist nur nach Aufforderung durch die Flugplatzkontrolle durchzuführen.

The below-mentioned regulations are instructions pursuant to sections 22 and 23 of the German Aviation Regulation (LuftVO). Also, they are directions of the airport operator Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) for the implementation of the Airport Regulations. The validity of the provisions of the Airport Regulations remains unaffected.

The following regulations apply to aeroplanes, rotorcraft, and other aircraft analogously.

1. Handling of air traffic at Frankfurt/Main Airport

1.1 Preferred take-off and landing direction

Landing direction 25 is the preferred direction assigned to landing aircraft, provided the tailwind component does not exceed 5 kt. However, the take-off and landing direction will be changed from 25 to 07 if the braking action on the runways is impaired by water, snow, slush, ice, or frost, etc., even if the tailwind component is less than 5 kt.

The take-off and landing direction also depends on the availability of navigation aids or significant weather in the approach and departure area (e.g. thunderstorms).

1.2 Arrivals

As a rule, aircraft on A- and D-STARs will be guided onto runway 25R/07L, while aircraft on B- and C-STARs will be guided onto runway 25L/07R. Irrespective of this, approaching aircraft which are planned to be parked at an aircraft stand in Cargo City South or at the GAT will preferably be guided to runway 25L/07R. If operationally possible, aircraft which are parked in the eastern section of the northern apron and at T3 will also be guided to 25L/07R. Approach control knows the aircraft stands; runway requests on the approach frequency should not be made.

When changing frequencies from LANGEN RADAR to FRANKFURT ARRIVAL, the initial call shall be restricted to FRANKFURT ARRIVAL + CALL SIGN SIGN + WAKE TURBULENCE CATEGORY if other than "M" to avoid frequency congestion. When being transferred from approach control to aerodrome control, the initial call shall consist of FRANKFURT TOWER, CALL SIGN, TYPE OF APPROACH and RUNWAY.

1.2.1 High intensity runway operations (HIRO) (arrivals)

1.2.1.1 Pilots are reminded

- to plan and name the rapid exit taxiway during the approach briefing (cockpit),
- to vacate the runway as quickly as possible to allow for the highest possible throughput per hour,
- to adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned rapid exit taxiway. In such a case, aircraft shall quickly vacate the runway via the next rapid exit taxiway. Low taxi speeds shall be avoided on the runway.

1.2.1.2 At night, the use of HIRO is restricted to runways 07L/25R and 07R/25L.

Furthermore, aircraft of the category SUPER will not be included in HIRO due to infrastructure restraints. They should, however, also vacate the runway as quickly as possible.

1.2.1.3 Whenever runway conditions permit, the following rapid exit taxiways shall be considered for planning:

1.2.1.4 Aerodrome control may apply reduced separation on runways. Any changes in separation by aerodrome control shall be observed.

1.2.2 Frequency change after landing

1.2.2.1 Pilots may only change the frequency after landing if instructed to do so by aerodrome control.