EDDL AD 2.1 Aerodrome Location Indicator and Name

EDDL Düsseldorf

EDDL AD 2.2 Aerodrome Geographical and Administrative Data

1	ARP coordinates and site at AD	N 51 16 51.33 E 006 45 26.32 287°GEO and 948 m from TWR
2	Direction and distance from city	7.4 km (4.0 NM) N Düsseldorf centre
3	Elevation/Reference temperature	147 ft / 23.0°C
4	MAG VAR/Annual change	0.7° E (2012,07) / -
5	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFTN	Flughafen Düsseldorf GmbH Postfach 300363 40403 Düsseldorf Flughafen Düsseldorf Tel.: +49 (0)211 421-0 Fax: +49 (0)211 421-6666 (Flughafengesellschaft Düsseldorf) Telex: 8584 818 AFTN: EDDL DYX
6	Types of traffic permitted	IFR / VFR
7	Remarks	Nil

EDDL AD 2.3 Operational Hours

1	AD Administration	H24, see AD 2.20
2	Customs and immigration	H24
3	Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office (Self-briefing)	-
5	ATS Reporting Office (ARO)	AIS-C H24 Tel.: +49 (0)69 78072 500 Fax: +49 (0)69 78072 505
6	MET Briefing Office	See EDDL AD 2.11
7	ATS	H24
8	Fuelling	Esso, Shell, DEA, TotalFinaElf: Jet A 1 and turbine oils: 0330 – 2100 (0230 – 2000) Service provided by DJS BP/Aral, Q8: Jet A 1 and turbine oils: 0345 – 2100 (0245 – 2000) Service provided by DFS Refuelling station (General Aviation): 100 L, Jet A 1 and all oil grades: 0500 – 2130 (0400 – 2030)
9	Handling	H24 GAT: PPR 2200 – 0430 (2100 – 0330) PPR-Request before 2200 (2100): Tel.: +49 (0)211 421 7062 or Fax: +49 (0)211 421 7063
10	Security	H24
11	De-icing	H24
12	Remarks	Nil

EDDL AD 2.4 Handling Services and Facilities

1	Cargo-handling facilities	All modern facilities, Flughafen Düsseldorf GmbH
2	Fuel/oil types	Jet A1, AVGAS 100 L / ASO 100, W100, W120, Turbo 390, 500, 750, 9B, ETO 2380, 15, Mobil Jet 2
3	Fuelling facilities/capacity	See AD 2.3
4	De-icing facilities	See AD 2.20
5	Hangar space for visiting aircraft	O/R
6	Repair facilities for visiting aircraft	Maintenance hangars with crane installation for change of engines etc. (load capacity 5000 kg and 10000 kg)
7	Remarks	Oxygen and related servicing: Demineralized water, Aviation Breathing oxygen, Methanol (DC 8) Skydroloil

EDDL AD 2.5 Passenger Facilities

1	Hotels	1 hotel with 200 guest rooms at the airport, hotels in the city
2	Restaurants	Yes
3	Transportation	Bus, taxi, city train, rent-a-car, tram
4	Medical facilities	First-aid station
5	Bank and Post Office	-
6	Tourist Office	-
7	Remarks	Nil

EDDL AD 2.6 Rescue and Fire Fighting Services

1	AD category for fire fighting	9
2	Rescue equipment	-
3	Capability for removal of disabled aircraft	Suitable for aircraft up to type B 737. When needed, the wreckage removal equipment suitable for large aircraft (all sizes) stored at Frankfurt Main Airport can be made available
4	Remarks	Nil

EDDL AD 2.7 Seasonal Availability – Clearing

1	Types of clearing equipment	See seasonal snow plan
2	Clearance priorities	-
3	Remarks	Permanently available

EDDL AD 2.8 Aprons, Taxiways and Check Locations Data

1	Apron surface and strength	<p>Passenger apron: PCN 76/R/B/W/T Main apron: 371990 m², CONC Aprons in front of hangars: 101440 m², CONC Cargo handling apron: 146205 m², CONC Apron West: 15400 m², ASPH GAT: PCN 51/F/C/W/T; ASPH partly permeable pavements PCN 15</p>																																																																																																																																								
2	Taxiway width, surface and strength	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Designation</th> <th>Width (m)</th> <th>SFC</th> <th>Strength (PCN)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>L8</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L6</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>K3</td><td>23.0</td><td>ASPH+CONC</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L5 (TWY M / Cargo handling apron)</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L4</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L3</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>K2</td><td>23.0</td><td>CONC</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>K1</td><td>23.0</td><td>ASPH+CONC</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>K</td><td>25.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>M (TWY L9 – TWY L3)</td><td>25.0</td><td>ASPH</td><td>100/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L1 (TWY L3 – CAT II/III)</td><td>25.0</td><td>ASPH</td><td>100/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L1 (CAT II/III – CAT I)</td><td>25.0</td><td>CONC</td><td>100/R/B/W/T</td></tr> <tr><td>L1 (CAT I – RWY 23L)</td><td>25.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L2 (TWY L3 – CAT II/III)</td><td>25.0</td><td>ASPH</td><td>100/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L2 (CAT II/III – CAT I)</td><td>25.0</td><td>CONC</td><td>100/R/B/W/T</td></tr> <tr><td>L2 (CAT I – RWY 23L)</td><td>25.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>N</td><td>25.0</td><td>ASPH</td><td>100/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L7 (TWY M – RWY 05R)</td><td>25.0</td><td>ASPH</td><td>100/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L7 (Apron – TWY M)</td><td>44.0</td><td>CONC</td><td>76/R/B/W/T</td></tr> <tr><td>W</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>100/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>G1 (General Aviation)</td><td>12.5</td><td>ASPH</td><td>51/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>G2 (General Aviation)</td><td>12.5</td><td>ASPH</td><td>51/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>J1</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>51/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>K4</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>51/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>J3</td><td>23.0</td><td>ASPH</td><td>51/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L7</td><td>44.0</td><td>CONC</td><td>76/R/B/W/T</td></tr> <tr><td>P4</td><td>50.0</td><td>CONC</td><td>100/R/B/W/T</td></tr> <tr><td>P3</td><td>50.0</td><td>CONC</td><td>100/R/B/W/T</td></tr> <tr><td>P2</td><td>50.0</td><td>CONC</td><td>100/R/B/W/T</td></tr> <tr><td>P1</td><td>50.0</td><td>CONC</td><td>100/R/B/W/T</td></tr> <tr><td>J2</td><td>50.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>K5</td><td>50.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> <tr><td>L9</td><td>50.0</td><td>ASPH</td><td>73/F/C/W/T</td></tr> </tbody> </table>	Designation	Width (m)	SFC	Strength (PCN)	L8	23.0	ASPH	73/F/C/W/T	L6	23.0	ASPH	73/F/C/W/T	K3	23.0	ASPH+CONC	73/F/C/W/T	L5 (TWY M / Cargo handling apron)	23.0	ASPH	73/F/C/W/T	L4	23.0	ASPH	73/F/C/W/T	L3	23.0	ASPH	73/F/C/W/T	K2	23.0	CONC	73/F/C/W/T	K1	23.0	ASPH+CONC	73/F/C/W/T	K	25.0	ASPH	73/F/C/W/T	M (TWY L9 – TWY L3)	25.0	ASPH	100/F/C/W/T	L1 (TWY L3 – CAT II/III)	25.0	ASPH	100/F/C/W/T	L1 (CAT II/III – CAT I)	25.0	CONC	100/R/B/W/T	L1 (CAT I – RWY 23L)	25.0	ASPH	73/F/C/W/T	L2 (TWY L3 – CAT II/III)	25.0	ASPH	100/F/C/W/T	L2 (CAT II/III – CAT I)	25.0	CONC	100/R/B/W/T	L2 (CAT I – RWY 23L)	25.0	ASPH	73/F/C/W/T	N	25.0	ASPH	100/F/C/W/T	L7 (TWY M – RWY 05R)	25.0	ASPH	100/F/C/W/T	L7 (Apron – TWY M)	44.0	CONC	76/R/B/W/T	W	23.0	ASPH	100/F/C/W/T	G1 (General Aviation)	12.5	ASPH	51/F/C/W/T	G2 (General Aviation)	12.5	ASPH	51/F/C/W/T	J1	23.0	ASPH	51/F/C/W/T	K4	23.0	ASPH	51/F/C/W/T	J3	23.0	ASPH	51/F/C/W/T	L7	44.0	CONC	76/R/B/W/T	P4	50.0	CONC	100/R/B/W/T	P3	50.0	CONC	100/R/B/W/T	P2	50.0	CONC	100/R/B/W/T	P1	50.0	CONC	100/R/B/W/T	J2	50.0	ASPH	73/F/C/W/T	K5	50.0	ASPH	73/F/C/W/T	L9	50.0	ASPH	73/F/C/W/T
Designation	Width (m)	SFC	Strength (PCN)																																																																																																																																							
L8	23.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
L6	23.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
K3	23.0	ASPH+CONC	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
L5 (TWY M / Cargo handling apron)	23.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
L4	23.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
L3	23.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
K2	23.0	CONC	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
K1	23.0	ASPH+CONC	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
K	25.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
M (TWY L9 – TWY L3)	25.0	ASPH	100/F/C/W/T																																																																																																																																							
L1 (TWY L3 – CAT II/III)	25.0	ASPH	100/F/C/W/T																																																																																																																																							
L1 (CAT II/III – CAT I)	25.0	CONC	100/R/B/W/T																																																																																																																																							
L1 (CAT I – RWY 23L)	25.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
L2 (TWY L3 – CAT II/III)	25.0	ASPH	100/F/C/W/T																																																																																																																																							
L2 (CAT II/III – CAT I)	25.0	CONC	100/R/B/W/T																																																																																																																																							
L2 (CAT I – RWY 23L)	25.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
N	25.0	ASPH	100/F/C/W/T																																																																																																																																							
L7 (TWY M – RWY 05R)	25.0	ASPH	100/F/C/W/T																																																																																																																																							
L7 (Apron – TWY M)	44.0	CONC	76/R/B/W/T																																																																																																																																							
W	23.0	ASPH	100/F/C/W/T																																																																																																																																							
G1 (General Aviation)	12.5	ASPH	51/F/C/W/T																																																																																																																																							
G2 (General Aviation)	12.5	ASPH	51/F/C/W/T																																																																																																																																							
J1	23.0	ASPH	51/F/C/W/T																																																																																																																																							
K4	23.0	ASPH	51/F/C/W/T																																																																																																																																							
J3	23.0	ASPH	51/F/C/W/T																																																																																																																																							
L7	44.0	CONC	76/R/B/W/T																																																																																																																																							
P4	50.0	CONC	100/R/B/W/T																																																																																																																																							
P3	50.0	CONC	100/R/B/W/T																																																																																																																																							
P2	50.0	CONC	100/R/B/W/T																																																																																																																																							
P1	50.0	CONC	100/R/B/W/T																																																																																																																																							
J2	50.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
K5	50.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
L9	50.0	ASPH	73/F/C/W/T																																																																																																																																							
3	ACL location and elevation	-																																																																																																																																								
4	VOR/INS checkpoints	See Chart AD 2 EDDL 2-7																																																																																																																																								
5	Remarks	Nil																																																																																																																																								

EDDL AD 2.9 Surface Movement Guidance and Control System and Markings

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	-
2	RWY and TWY markings and LGT	RWYs: designations, THR, centre lines, touchdown zones TWYs: centre lines, taxi-holding positions Apron 1, 2, 3: taxiing guide lines to the parking positions TWY and destination indicators are reflecting and/or lighted from the inside.
3	Stop bars	R LIH
4	Remarks	See AD 2-20

EDDL AD 2.10 Aerodrome Obstacles

Refer to EDDL AD 2.24 Aerodrome Obstacle Chart (AOC)

EDDL AD 2.11 Meteorological Information Provided

1	Associated MET Office	INFOMET Köln/Bonn Tel.: 0900 10 88 33 3 ¹⁾
2	Hours of service MET Office outside hours	H24 -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	Advisory Center for Aviation (ACA) West 09 HR, 24 HR
4	Type of landing forecast Interval of issuance	TREND 30 MIN
5	Briefing/consultation provided	see No. 1 + 10 by phone/telefax
6	Flight documentation Language(s) used	Charts, abbreviated plain language text English, German
7	Charts and other information available for briefing or consultation	-
8	Supplementary equipment available for providing information	Telefax
9	ATS units provided with information	Düsseldorf TWR, Düsseldorf APP
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Individual weather consultation: ACA West Tel.: 0900 10 77 22 3 ¹⁾ ¹⁾ Value-added service prices see GEN 3.5-11 and 12

EDDL AD 2.12 Runway Physical Characteristics

Designations RWY No	True Bearing	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
05R	053°	3000 x 45	100/R/B/W/T CONC	N 51 16 52.445 E 006 45 19.467	THR 121 ft
23L	233°	3000 x 45	100/R/B/W/T CONC	N 51 17 39.431 E 006 46 58.073	THR 138 ft
05L	053°	2700 x 45	100/R/B/W/T CONC	N 51 17 07.132 E 006 45 07.643	THR 116 ft
23R	233°	2700 x 45	100/R/B/W/T CONC	N 51 17 48.248 E 006 46 33.931	THR 124 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
see AOC	-	-	3120 x 300	Available	-
see AOC	-	-	3120 x 300	Available	-
see AOC	-	-	2820 x 300	-	-
see AOC	-	-	2820 x 300	Available	-

EDDL AD 2.13 Declared Distances

RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
05R	2700	2760	3000	2700	-
23L	2700	2760	3000	2700	-
05L	2400	2460	2700	2400	-
23R	2400	2460	2700	2400	-

EDDL AD 2.14 Approach and Runway Lighting

RWY Designator	APCH light+ type INTST	THR light colour INTST	PAPI MEHT	TDZ, light	RWY centre line light spacing colour, INTST	RWY edge light colour INTST	RWY end light colour INTST	SWY light colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
05R	W VRB LIH	G VRB LIH	3° 64.0 ft	W VRB LIH	* 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH	-
23L	W VRB LIH	G VRB LIH	3° 63.0 ft	W VRB LIH	* 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH	-
05L	W VRB LIH	G VRB LIH	3° 61.0 ft	-	** 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH	-
23R	W VRB LIH	G VRB LIH	3° 60.0 ft	W VRB LIH	** 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH	-
Remarks:	* Up to 2100m: W VRB LIH; 2100 – 2700m: R/W VRB LIH; 2700 – 3000m: R VRB LIH ** Up to 1800m: W VRB LIH; 1800 – 2400m: R/W VRB LIH; 2400 – 2700m: R VRB LIH + Sequence flash on RWY 05R/23L, RWY 05L/23R (up to 450 m in front of THR) available.							

EDDL AD 2.15 Other Lighting, Secondary Power Supply

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN white/white on TWR, O/R during day
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	See Chart AD 2 EDDL 2-5
3	TWY edge and centre line lighting	Edge: B LIL Centre line: G LIL
4	Secondary power supply/switch-over time	Secondary power supply available.
5	Remarks	Nil

EDDL AD 2.16 Helicopter Landing Area

1	Coordinates TLOF or THR of FATO	-
2	TLOF and/or FATO elevation M/FT	-
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	-
4	True and MAG BRG of FATO	-
5	Declared distance available	-
6	APP and FATO lighting	-
7	Remarks	See Chart AD 2 EDDL 2-5

EDDL AD 2.17 ATS Airspace

1	Designation and lateral limits	CTR Düsseldorf
2	Vertical limits	2500 ft MSL
3	Airspace classification	D
4	ATS unit call sign Language(s)	DÜSSELDORF TOWER English, German
5	Transition altitude	5000 ft MSL
6	Remarks	For detailed airspace description see ENR 2.1

EDDL AD 2.18 ATS Communication Facilities

Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
		121.500 243.000	H24	Emergency frequencies for all services
ATIS	DÜSSELDORF ATIS	123.775 115.150	0500 – 2300 (0400 – 2200)	Designated operational coverage 60 NM, FL 200 Düsseldorf VOR/DME
APP	DÜSSELDORF DIRECTOR	128.650	0445 – 2130 (0345 – 2030)	Primary frequency
TWR	DÜSSELDORF TOWER	118.300 378.350	H24	
	DÜSSELDORF GROUND	121.900 121.600	0445 – 2110* (0345 – 2010)	* 2110 (2010) – 0445 (0345) provided on 118.300
	DÜSSELDORF DELIVERY	121.775	0445 – 2110* (0345 – 2010)	First call IFR/VFR and request for start-up clearance * 2110 (2010) – 0445 (0345) provided on 118.300.

EDDL AD 2.19 Radio Navigation and Landing Aids

Type of aid, CAT of ILS (VAR), 2012	ID	Frequency kHz MHz	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna (ft)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
Barmen DVORTAC (1°)	BAM	113.60 CH83x	H24	N 51 19 39.93 E 007 10 37.14		Designated operational coverage 60 NM, FL 500 292°–338° 40 NM, FL 500 338°–292°
Bottrop NDB (1°)	BOT	406.50	H24	N 51 35 08.89 E 007 01 22.84		Designated operational range 30 NM
Düsseldorf VOR/DME (1°)	DUS	115.15 CH98y	H24	N 51 16 59.48 E 006 45 13.42	140	Designated operational coverage 40 NM, FL 250 DME unusable: from station
						below
						0 – 5 NM 500 ft MSL
						5 – 10 NM 1200 ft MSL
						10 – 20 NM 2500 ft MSL
						20 – 30 NM 3800 ft MSL
						30 – 40 NM 5400 ft MSL

EDDL AD 2.19 Radio Navigation and Landing Aids

Type of aid, CAT of ILS (VAR), 2012	ID	Frequency kHz MHz	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna (ft)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
Düsseldorf						
ILS 23R (CAT III) LOC (1°)	IDNW	109.30		N 51 16 55.00 E 006 44 42.20		Usable: up to 10 NM in the area ±35°, in relation to the RCL up to 18 NM in the area ±10°, in relation to the RCL Minimum interception altitude in these areas: 2800 ft MSL
GP		332.00		N 51 17 45.55 E 006 46 12.90		
DME	IDNW	CH30x (109.3°)	H24	N 51 17 45.54 E 006 46 12.89	127	* Ghost frequency
ILS 23L (CAT III) LOC (1°)	IDSW	109.90	H24	N 51 16 40.32 E 006 44 54.03		Designated operational range 17 NM Unusable btn 30°–35° N of RCL below 3000 ft
GP		333.80		N 51 17 36.76 E 006 46 37.09		
OM	dashes	75		N 51 20 49.42 E 006 53 30.48		5.17 NM THR 23L
MM	dot-dash	75		N 51 17 58.54 E 006 47 38.18		0.53 NM THR 23L
LO	LI	417	H24	N 51 20 49.16 E 006 53 28.62		235°, 5.13 NM THR 23L Designated operational range 25 NM
ILS 05R (CAT III) LOC (1°)	IDSE	111.50	H24	N 51 17 49.60 E 006 47 19.43		Usable: up to 12 NM in the area ±35°, in relation to the RCL up to 23 NM in the area ±10°, in relation to the RCL Minimum interception altitude in these areas: 2100 ft MSL
GP		332.90		N 51 17 02.36 E 006 45 27.47		
OM	dashes	75		N 51 14 30.15 E 006 40 03.55		4.1 NM THR 05R
MM	dot-dash	75		N 51 16 30.92 E 006 44 33.76		0.6 NM THR 05R
LO	DY	284.50	H24	N 51 14 03.55 E 006 39 15.75		055°, 4.74 NM THR 05R Designated operational range 15 NM Unusable in sector: 320°–130° beyond 13 NM from station 130°–320° beyond 15 NM from station
ILS 05L (CAT I) LOC (1°)	IDNE	109.50		N 51 18 01.99 E 006 47 02.78		Usable: up to 12 NM in the area ±35°, in relation to the RCL up to 18 NM in the area ±10°, in relation to the RCL
GP		332.60		N 51 17 17.45 E 006 45 13.93		
OM	dashes	75		N 51 14 30.15 E 006 40 03.55		4.12 NM THR 05L
MM	dot-dash	75		N 51 16 48.90 E 006 44 28.69		0.51 NM THR 05L
Lima						
NDB (1°)	LMA	311	H24	N 51 22 15.29 E 006 23 41.73		Designated operational range 18 NM
Nörvenich						
VORTAC (1°)	NOR	116.20 CH109x	H24	N 50 50 26.37 E 006 41 38.94		Designated operational coverage 60 NM, FL 500 Unusable: from station below
						0 – 10 NM 1400 ft MSL
						10 – 20 NM 2700 ft MSL
						20 – 30 NM 4000 ft MSL
						30 – 40 NM 5600 ft MSL
						40 – 50 NM 7200 ft MSL
						50 – 60 NM 9000 ft MSL

EDDL AD 2.20 Local Traffic Regulations

Örtliche Flugbeschränkungen

1. Einschränkungen des Nachtluftverkehrs

1.1 Strahlflugzeuge ohne Lärmzulassung nach ICAO Annex 16

1.1.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 1800 (1700) [1750 (1650) off blocks] bis 0700 (0600) unzulässig.

1.2 Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 2

1.2.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 1800 (1700) [1750 (1650) off blocks] bis 0700 (0600) unzulässig.

1.3 Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die nicht in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (vgl. Nr.1.4) enthalten sind.

1.3.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] bis 0500 (0400) unzulässig.

1.4 Strahlflugzeuge mit einer Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die in der jeweiligen geltenden Fassung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen enthalten sind.

1.4.1 Planmäßige Starts sind in der Zeit von 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] bis 0500 (0400) unzulässig.

1.4.2 Für verspätete Starts im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr kann die Luftaufsicht im Einzelfall bis 2200 (2100) [2150 (2050) off blocks] eine Ausnahmegenehmigung erteilen, wenn diese zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebs oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens erforderlich ist.

1.4.3 Planmäßige Landungen sind in der Zeit von 2200 (2100) bis 0500 (0400) unzulässig.

1.4.4 Verspätete Landungen im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr sind in der Zeit von 2230 (2130) bis 0500 (0400) unzulässig.

1.4.5 Verspätete Landungen von Flugzeugen, die

– im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr eingesetzt werden und

– Luftfahrtunternehmen gehören, die auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten,

sind in der Zeit von 2300 (2200) bis 0400 (0300) unzulässig; bei Wegfall eines anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunktes kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag eines anderen Luftfahrtunternehmens den Flughafen Düsseldorf als örtlichen Wartungsschwerpunkt anerkennen.

1.4.6 Bei einer Änderung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dürfen die in der Neufassung nicht mehr enthaltenen Strahlflugzeugtypen bis zum Ablauf der Geltungsdauer dieser Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen weiterhin verwendet werden.

1.4.7 Nach dem Zeitpunkt der letzten Aktualisierung der Bonusliste neu in der Bundesrepublik Deutschland im Luftverkehr eingesetztes, nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 zertifiziertes Fluggerät mit moderner Triebwerkstechnik (z.B. Boeing B 737-600/700/800/900; Bombardier CRJ 700; Gulfstream V; Tupolev TU-204) gilt bis zur Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über seine Aufnahme als Bonuslisten-Fluggerät.

1.5 Propellerflugzeuge

1.5.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] bis 0500 (0400) unzulässig.

1.5.2 Von diesen Beschränkungen ausgenommen sind Starts und Landungen von Propellerflugzeugen, die über eine der folgenden Lärmzulassungen verfügen:

ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, 4, 5, 6 oder 10.

Für Propellerflugzeuge mit mehr als 9 Tonnen MTOM gilt:

– Planmäßige Starts sind in der Zeit von 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] bis 0500 (0400) unzulässig.

– Für verspätete Starts im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr kann die Luftaufsicht im Einzelfall bis 2200 (2100) [2150 (2050) off blocks] eine Ausnahmegenehmigung erteilen, wenn diese zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebs oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens erforderlich ist.

– Planmäßige Landungen sind in der Zeit von 2200 (2100) bis 0500 (0400) unzulässig.

– Verspätete Landungen im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr sind in der Zeit von 2230 (2130) bis 0500 (0400) unzulässig.

1.6 Von den Beschränkungen sind ausgenommen:

1.6.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen Düsseldorf nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen.

Local Flying Restrictions

1. Restrictions for night flying

1.1 Turbine-powered aircraft not licensed according to ICAO Annex 16

1.1.1 Take-offs and landings are not permitted between 1800 (1700) [1750 (1650) off blocks] and 0700 (0600).

1.2 Turbine-powered aircraft licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 2

1.2.1 Take-offs and landings are not permitted between 1800 (1700) [1750 (1650) off blocks] and 0700 (0600).

1.3 Turbine-powered aircraft licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3, included in the Bonus List of the Federal Ministry of Transport, Building and Housing.(see No. 1.4)

1.3.1 Scheduled take-offs and landings are not permitted between 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] and 0500 (0400).

1.4 Turbine-powered aircraft licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3, included in the Bonus List of the Federal Ministry of Transport, Building and Housing.

1.4.1 Scheduled take-offs are not permitted between 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] and 0500 (0400).

1.4.2 For delayed take-offs in scheduled air services or scheduled charter services, the Aviation Supervision Office may grant exceptional permission in individual cases until 2200 (2100) [2150 (2050) off blocks] if required to maintain the safety of flight operations or to avoid considerable disturbance to the operation of an air carrier.

1.4.3 Scheduled landings are not permitted between 2200 (2100) and 0500 (0400).

1.4.4 Delayed landings in scheduled air services or scheduled charter services are not permitted between 2230 (2130) and 0500 (0400).

1.4.5 Delayed landings of aircraft engaged

– in scheduled air services or scheduled charter services and

– owned by air carriers who have their local main maintenance facilities recognized by the approving authority at Düsseldorf Airport,

are not permitted between 2300 (2200) and 0400 (0300); if a recognized local main maintenance facility becomes vacant, the approving authority may recognize Düsseldorf Airport as the local main maintenance facility at the request of another air carrier.

1.4.6 If the Bonus List of the Federal Ministry of Transport, Building and Housing is changed, turbine-powered aircraft, no longer included in the new version, may still continue to be operated until the period of validity of this new regulation of the night flying restrictions has expired.

1.4.7 Aircraft certified according to ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3 with modern engine technology (e.g. Boeing B 737-600/700/800/900; Bombardier CRJ 700; Gulfstream V; Tupolev TU-204), and operating for the first time as part of air traffic in the Federal Republic of Germany after the time of the last amendment of the Bonus List, count as aircraft included in the Bonus List until the Federal Ministry of Transport, Building and Housing has made a decision regarding their inclusion.

1.5 Propeller-Driven aircraft

1.5.1 Take-offs and landings are not permitted between 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] and 0500 (0400).

1.5.2 Excepted are take-offs and landings of propeller-driven aircraft with one of the following noise licences:

ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3, 4, 5, 6 or 10.

The following applies to propeller-driven aircraft exceeding 9 tons MTOM:

– Scheduled take-offs are not permitted between 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] and 0500 (0400).

– For delayed take-offs in scheduled air services or scheduled charter services, the Aviation Supervision Office may grant exceptional permission in individual cases until 2200 (2100) [2150 (2050) off blocks] if required to maintain the safety of flight operations or to avoid considerable disturbance to the operation of an air carrier.

– Scheduled landings are not permitted between 2200 (2100) and 0500 (0400).

– Delayed landings in scheduled air services or scheduled charter services are not permitted between 2230 (2130) and 0500 (0400).

1.6 Excluded from the restrictions are:

1.6.1 landings of aircraft provably approaching Düsseldorf Airport as alternate aerodrome for meteorological, technical or other safety reasons.

1.6.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen; Starts jedoch nur vorbehaltlich der Einzelgenehmigung durch die Luftaufsicht.

1.6.3 Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

1.7 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann die Bezirksregierung Düsseldorf (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Düsseldorf) in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:

Luftaufsichtsstelle
Flughafen Düsseldorf
40474 Düsseldorf
Tel.: 0211 421 6364
Fax: 0211 421 6493

Zu 1.1 – 1.7

In den Sperrzeiten von ATC erteilte Startfreigabe beinhaltet nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht auf dem Flughafen Düsseldorf.

ATC übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilte Landefreigabe durch ATC enthält daher noch keine Entscheidung der Luftaufsicht über die Zulässigkeit der Nachtlandung. Bei einer von der Luftaufsicht nicht genehmigten verspäteten/verfrühten [vor 0400 (0300)] Landung hat sich der Luftfahrzeugführer unmittelbar nach der Landung persönlich zur Luftaufsicht zu begeben und die Zulässigkeit der Nachtlandung zu rechtfertigen.

2. Einschränkung des Platzflugbetriebs

2.1 Platzrundenflüge sowie zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende, wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs sind zwischen 2100 und 0500 nicht zulässig.

2.2 Von diesen Einschränkungen sind ausgenommen:

2.2.1 nach Zustimmung der Luftaufsicht Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind, bis 2200;

2.2.2 Vermessungs- und Kontrollflüge, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit erforderlich sind.

3. Schubumkehr

Schubumkehr darf von 2100 bis 0500 nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird von dieser Regelung nicht erfasst.

4. Probeläufe mit Strahltriebwerken

Probeläufe mit Strahltriebwerken dürfen grundsätzlich nur unter Benutzung der in der Flughafen-Benutzungsordnung dafür vorgesehenen Lärmdämpfungsanlage durchgeführt werden.

5. Landungen auf Grasflächen

Die Grasflächen sind für Landungen nicht geeignet.

6. Rollen auf TWYs

6.1 Um die Sicherheit der Pisten (Unerlaubtes Benutzen der Pisten) zu erhöhen, sind rechts und links des nördlichen CAT I Rollhaltes der RWY 05R/23L und des Rollhaltes TWY L9 - 05R Pisten-Warnleuchten installiert.

6.2 – TWY L6 ist keine Schnellabrollbahn
– TWY L7 ist keine Schnellabrollbahn
– Im Vorfeldbereich zwischen TWY P1 und TWY L5 ist ein paralleles Rollen der Muster B 747-400/EA 330/340 nicht möglich.

7. Koordinationspflicht für IFR-Flüge

Für alle IFR-Flüge vom und zum Flughafen Düsseldorf besteht Koordinationspflicht gemäß GEN 1.2.

8. Allgemeine Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf dem Vorfeld

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 LuftVO. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) zur Durchführung der Flughafenbenutzungsordnung. Die Gültigkeit der Bestimmungen der Flughafenbenutzungsordnung bleibt unberührt.

8.1 Benutzung des Vorfeldes mit Luftfahrzeugen

Die FDG hat die Deutsche Flugsicherung GmbH vertraglich mit der Rollverkehrrführung auf definierten Vorfeldbereichen beauftragt.

8.1.1 Die Flugplatzkontrolle der DFS erteilt Anweisungen über Funk, Telefon oder über Einweiser in Leitfahrzeugen. Die Anweisungen der Flugplatzkontrolle sind zu befolgen.

1.6.2 take-offs and landings on a mission in disasters or rendering medical assistance as well as in other emergency cases; take-offs, however, only subject to individual permission by the Aviation Supervision Office.

1.6.3 flight checks conducted by DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

1.7 Deviating from the above regulations, the Bezirksregierung Düsseldorf (Aviation Supervision Office at Düsseldorf Airport) may grant additional exceptions in justified individual cases, especially if necessary to avoid considerable disturbance to air traffic or in cases of special public interest. If necessary, applications shall be directed to:

Regarding 1.1 – 1.7

Clearance for take-offs during closing times issued by ATC does not include the necessary exceptional permission by the Aviation Supervision Office at Düsseldorf Airport.

Exceptional permission for night landings during the closing times will not generally be granted by ATC via radio telephony. Accordingly, a landing clearance issued by ATC for safety reasons will not necessarily include the decision of the Aviation Supervision Office about the admissibility of a night landing. In case of a delayed/premature landing [before 0400 (0300)] not approved by the Aviation Supervision Office, the pilot shall appear in person at the Aviation Supervision Office immediately after landing in order to justify the admissibility of the night landing.

2. Restriction of local flight operations

2.1 Between 2100 and 0500 traffic circuit flights as well as repeated successive approaches and departures of the same aircraft for training purposes are not permitted.

2.2 Exempt from these restrictions are:

2.2.1 after consent by the Aviation Supervision Office, training and exercise flights legally required to obtain, prolong or renew an airman's licence, until 2200;

2.2.2 flight checks and control flights as far as required to maintain flight safety.

3. Reverse thrust

Reverse thrust other than idle thrust shall only be used between 2100 and 0500 as far as necessary for safety reasons.

4. Run-ups of turbo-powered engines

Run-ups of turbo-powered engines are generally permitted only with the noise suppressor device specified in the airport regulations.

5. Landings on grass areas

The grass areas are unsuitable for landings.

6. Taxiing on TWYs

6.1 To increase RWY safety (RWY incursion), a pair of RWY guard lights has been installed right and left at northern CAT I holding positions of RWY 05R/23L and CAT I holding positions TWY L9 - 05R.

6.2 – TWY L6 is not a high-speed turn-off
– TWY L7 is not a high-speed turn-off
– In the apron area between TWY P1 and TWY L5, parallel taxiing by types B 747-400/EA 330/340 is not possible.

7. Compulsory coordination for IFR flights

For all IFR flights from and to Düsseldorf Airport coordination is compulsory in compliance with GEN 1.2.

8. General regulations for the handling of air traffic on the apron

The following regulations are instructions pursuant to §§ 22 and 23 LuftVO and directions of the airport operator Düsseldorf Airport GmbH (FDG) for implementation of the airport regulations (FBO). Validity of the airport regulations remains unaffected.

8.1 Use of Apron with Aircraft

The FDG has charged DFS Flugsicherung GmbH by contract with the handling of taxiing traffic on defined apron areas.

8.1.1 DFS aerodrome control shall give instructions via radio, telephone or through marshalls in follow-me cars. All instructions from aerodrome control shall be observed.

8.2 Rollen von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld

Luftfahrzeuge dürfen nur dann ohne Führung durch ein Leitfahrzeug auf dem Vorfeld gerollt werden, wenn während des gesamten Rollvorganges ständige Funkverbindung mit der Flugplatzkontrolle aufrechterhalten werden kann. Wird zur Führung eines rollenden Luftfahrzeuges ein Leitfahrzeug eingesetzt, hat der Luftfahrzeugführer dessen Signale zu beachten. Wünscht der Luftfahrzeugführer für einen Rollvorgang die Unterstützung durch ein Leitfahrzeug, kann er dieses bei der Flugplatzkontrolle anfordern.

8.2.1 Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

8.2.2 Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur auf und entlang der gelben Rolleitlinien gerollt werden. Abweichungen und Abkürzungen sind unzulässig. In Ausnahmefällen sind Rollbewegungen abseits der Leitlinien unter Führung eines Leitfahrzeuges oder nach Absprache mit der Flugplatzkontrolle möglich.

9. Führung von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld

9.1 Bodenfunkstelle

Die Führung des Flugzeugrollverkehrs auf den Vorfeldern wird mit Hilfe einer Bodenfunkstelle der DFS durchgeführt.

Die Flugplatzkontrolle der DFS betreibt Bodenfunkstellen mit den Rufzeichen DÜSSELDORF DELIVERY auf der Frequenz 121.775 MHz und DÜSSELDORF GROUND auf den Frequenzen 121.900 MHz und 121.600 MHz.

9.2 Rollführungsbereich

Der Bereich, in dem die Flugplatzkontrolle Luftfahrzeuge führt, umfasst das Vorfeld mit Ausnahme der Flächen, die zum Abfertigen und Abstellen bestimmt sind.

9.3 Führen von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabe- und Haltebalken

9.3.1 Auf TWY M und auf dem Vorfeld vor Flugsteig B sind Haltepunkte mit den Bezeichnungen Checkpoint 1 und 2 eingerichtet. Diese markieren die Trennung der zwei Sektoren der Rollkontrolle. Die Haltepunkte sind gekennzeichnet und mit einer gelben Unterflurbefehuerung (Freigabebalken) versehen.

Falls notwendig werden Luftfahrzeuge angewiesen, an einem näher bezeichneten Freigabebalken anzuhalten. Ohne diese Anweisung dürfen Freigabebalken ohne Freigabe passiert werden.

9.3.2 Bei Wetterbedingungen unterhalb der CAT I Minima werden die Freigabebalken durch rote Haltebalken ersetzt. Das Überrollen eines eingeschalteten Haltebalkens ist in keinem Fall zulässig.

9.4 Verfahren für ankommende Luftfahrzeuge

9.4.1 Ankommende Luftfahrzeuge rollen gemäß den von der Flugplatzkontrolle erteilten Anweisungen selbständig auf den ihnen zugeteilten Standplatz.

9.4.2 Stellt die Besatzung beim Einrollen in einen Nose-in-Standplatz mit Einrollhilfe fest, dass diese nicht eingeschaltet oder nicht funktionstüchtig ist, hat sie das Flugzeug sofort anzuhalten. Das Nichtfunktionieren ist der Rollkontrolle über Funk zu melden. Das Weiterrollen erfolgt nach Anweisung durch die Rollkontrolle.

9.4.3 Auf Abstellpositionen ohne Einrollhilfe werden Luftfahrzeuge durch einen Einweiser geführt.

9.5 Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge

9.5.1 Anlassverfahren

Luftfahrzeugführer haben eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke auf der entsprechenden Frequenz von DÜSSELDORF DELIVERY einzuholen.

9.5.2 Zurückstoßverfahren (Push-back)

Luftfahrzeuge dürfen "Nose-in Positionen" nur mit Schlepperhilfe verlassen. Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Zurückstoßen aus einem "Nose-in"-Standplatz werden Piloten angewiesen, eine Push-back-Erlaubnis auf der entsprechenden Frequenz von DÜSSELDORF ROLLKONTROLLE einzuholen. Um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, sind die Triebwerke während des Push-back Vorganges anzulassen. Nach erfolgtem Zurückstoßvorgang ist der Rollkontrolle die Rollbereitschaft zu melden.

9.5.3 Taxi-out Verfahren

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Abrollen aus einem Taxi-out-Standplatz werden Piloten angewiesen, eine Taxi-Freigabe bei der entsprechenden Frequenz von DÜSSELDORF GROUND einzuholen. Eine Erlaubnis für das Zurückstoßen oder das Abrollen aus einem Standplatz darf nur verlangt werden, wenn der Piloten das Manöver unverzüglich ausführen kann. Eine Aufforderung zum Frequenzwechsel kann erforderlich sein, wenn die Rollstrecke durch zwei Zuständigkeitsbereiche der Rollkontrolle führt.

9.6 Allgemeine Luftfahrt

Für die allgemeine Luftfahrt gelten die vorstehenden Verfahren sinngemäß.

9.6.1 Abstellen und Rollen

Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sind im Bereich der Hallen 1-3 abzustellen. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der FDG. Luftfahrzeuge rollen auf dem Vorfeld und den Abstellflächen im Bereich der Hallen 1-3 in eigener Verantwortung. Der Luftfahrzeugführer hat jedoch die Möglichkeit, ein Leitfahrzeug anzufordern.

8.2 Taxiing of Aircraft on the Apron

Aircraft may taxi on the apron without guidance by a follow-me car only if permanent radio contact with aerodrome control can be maintained while taxiing. If a follow-me car is employed to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals. The pilot may request a follow-me car from aerodrome control for taxi guidance.

8.2.1 On the apron, aircraft are permitted to taxi only at the absolute minimum engine speed.

8.2.2 On the apron, aircraft may only taxi on or along the yellow taxiing guide lines. All deviations and short cuts are prohibited. In exceptional cases taxiing off the guide lines will be permitted under guidance of a follow-me car or if agreed upon with aerodrome control.

9. Guidance of aircraft on the apron

9.1 Aeronautical station

Aircraft ground traffic on the aprons is guided with the help of the DFS aeronautical station.

DFS aerodrome control operates the aeronautical station with the call sign DÜSSELDORF DELIVERY on frequency 121.775 MHz and DÜSSELDORF GROUND on the frequencies 121.900 MHz and 121.600 MHz.

9.2 Ground movement control area

The area within which aircraft are guided by aerodrome control includes the apron with the exception of the ground handling and parking areas.

9.3 Aircraft guidance by means of clearance bars and stop bars

9.3.1 On TWY M and on the apron in front of concourse B, there are two holding points named Checkpoints 1 and 2. These mark the boundary between the two sectors of ground control. The holding points are marked and equipped with yellow inset lighting (clearance bars).

If necessary, aircraft are instructed to stop at a clearly specified clearance bar. Without this instruction, clearance bars may be passed without clearance.

9.3.2 Clearance bars will be replaced by red stop bars in weather conditions lower than CAT I minima. A lighted stop bar shall never be crossed.

9.4 Procedures for arriving aircraft

9.4.1 Arriving aircraft shall taxi to their assigned parking position in accordance with the instructions given by aerodrome control without further guidance.

9.4.2 If the crew discovers that the technical aid for entering a nose-in parking position is not switched on or not in operation, the aircraft shall be stopped immediately. The malfunction shall be reported to ground control. Taxiing can be continued in accordance with instructions given by ground control.

9.4.3 A marshaller will guide aircraft to parking positions without technical aids.

9.5 Procedures for departing aircraft

9.5.1 Start-up procedure

Pilots shall request approval for starting the engines on the relevant frequency of DÜSSELDORF DELIVERY.

9.5.2 Push-back procedures

Aircraft may leave nose-in positions only with the aid of tow tractors. To obtain instructions to push-back from a nose-in parking position, pilots are instructed to obtain a push-back approval from the relevant frequency of DÜSSELDORF GROUND. To avoid delays, engines shall be started simultaneously with the push-back process. After push-back is completed, ready to taxi shall be reported to ground control.

9.5.3 Taxi-out procedure

To obtain instructions to taxi from a taxi-out parking position, pilots are instructed to obtain a taxi clearance from the relevant frequency of DÜSSELDORF GROUND. Push-back approval or permission to taxi out from a parking position may only be requested when the pilot is able to carry this out without delay.

It may become necessary to change the frequency if the taxiway leads through two areas of responsibility of ground control.

9.6 General aviation

The above procedures apply to general aviation analogously.

9.6.1 Parking and taxiing

General aviation aircraft shall be parked in the area of hangars I-III. Exceptions must be granted by Düsseldorf Airport (FDG). Aircraft shall taxi on the apron and parking positions in the area of hangars I-III at their own responsibility. The pilot may, however, request a follow-me car.

9.7 Verfahren für Drehflügler

Für Drehflügler gelten die vorstehenden Verfahren sinngemäß.

9.8 Schleppen von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld

Wird aus betrieblichen Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeuges angewiesen, so hat der Luftfahrzeughalter dieser Weisung unverzüglich zu entsprechen und das erforderliche Personal bereitzustellen. Luftfahrzeuge dürfen nur mit Zustimmung der Rollkontrolle geschleppt werden. Sie sind den mit eigener Kraft rollenden Luftfahrzeugen gleichgesetzt und haben Vorrang vor anderem Fahrzeugverkehr.

9.9 Rollvorgänge, die nicht in Verbindung mit Start oder Landung stehen
Anweisungen für Rollvorgänge, die nicht in Verbindung mit Start und Landung stehen, erteilt die Flugplatzkontrolle.

9.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Luftfahrzeugführer haben die Vorkehrungen zu treffen, um im Falle einer Bewegungsunfähigkeit, das Luftfahrzeug schnellstmöglich von der Bewegungsfläche zu entfernen.

10. Enteisung von Luftfahrzeugen

10.1 Allgemeines

Auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf findet die Enteisung von Luftfahrzeugen auf definierten (10.2) Enteisungsflächen statt. Propellergetriebene Luftfahrzeuge werden ebenfalls auf den Enteisungsflächen mit abgestellten Triebwerken enteist. Im Bedarfsfall steht ein Bodenstromversorgungsgerät zur Verfügung.

10.2 Als spezielle Flächen für die Enteisung von Luftfahrzeugen sind ausgewiesen:

DA WEST - Bereich der Positionen V61-V71 bei Starts auf den RWYs 05R/05L

DA EAST - Bereich der Positionen V01-V08 bei Starts auf den RWYs 23R/23L

Die Lage der Enteisungsflächen ist der Karte AD 2 EDDL 2-5 zu entnehmen.

10.3 Enteisung

Die Anmeldung zur Enteisung erfolgt über Funk bei der Flugplatzkontrolle mit Anforderung der Anlassfreigabe.

Nachdem der Enteisungsvorgang beendet ist, wird DUSSELDORF GROUND auf der zuletzt zugewiesenen Frequenz gerufen (121.900 oder 121.600).

10.4 Enteisungsreihenfolge

Die Flugplatzkontrolle legt die Reihenfolge der Enteisungen fest und weist eine Enteisungsfläche zu.

10.5 Rollverkehr zu den Enteisungsflächen

Die Enteisungsflächen liegen im Zuständigkeitsbereich der FDG. Der Rollverkehr wird im Auftrag der FDG durch die DFS-Rollkontrolle gelenkt. Luftfahrzeuge werden nach der Anlassfreigabe / Push-Back bis zum Nahbereich der Enteisungsfläche durch die DFS gelotst. Anschließend leitet ein Einweiserfahrzeug das Luftfahrzeug auf eine freie Enteisungsposition.

10.6 Bodenfunkstelle für die Luftfahrzeugenteisung

Nach Abstellung des Luftfahrzeuges auf der Enteisungsfläche meldet sich der Pilot auf der durch die Rollkontrolle zugewiesenen Frequenz DUSSELDORF DE-ICING mit seiner Flugnummer und dem Flugzeugtyp für den Beginn der Enteisung. Auf den De-Icing-Positionen stehen nachfolgende Frequenzen zur Verfügung:

De-Icing Position 1: 130.600 MHz
De-Icing Position 2: 122.125 MHz
De-Icing Position 3: 122.775 MHz
De-Icing Position 4: 135.225 MHz

Nach Beendigung des Enteisungsvorganges hat der Pilot die Rollbereitschaft der DFS-Rollkontrolle zu melden.

10.7 Rollverkehr von den Enteisungsflächen

Rollvorgänge dürfen nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke durchgeführt werden.

11. Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bietet am Flughafen Düsseldorf die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink an. Folgende Zeitparameter gelten für den Flughafen Düsseldorf:

t_i	25 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 25 MIN prior to EOBT for unregulated flights.
	30 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 30 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
t_t	11 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 11 MIN prior to EOBT for unregulated flights.
	16 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 16 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
t_0	1 MIN
t_1	5 MIN
t_2	1 MIN

9.7 Procedures for rotorcraft

The above procedures apply to rotorcraft analogously.

9.8 Towing of aircraft on the apron

If aircraft must be towed for operational reasons, the aircraft operator shall follow the instruction without delay and arrange for the personnel required.

Aircraft may only be towed with the approval of ground control. These aircraft have the same status as other aircraft which taxi using their own power and have the right of way before other vehicle traffic.

9.9 Taxiing manoeuvres not related to take-off or landing
Instructions for taxiing manoeuvres in the ground movement control area of DFS not related to take-off or landing will be given by aerodrome control.

9.10 Disabled aircraft

Aircraft operators shall have provisions in place to remove disabled aircraft from the movement areas as quickly as possible.

10. Aircraft de-icing

10.1 General

At Düsseldorf Airport, aircraft de-icing takes place on defined (10.2) de-icing areas. Propeller-driven aircraft are also de-iced at the de-icing areas with engines off. If needed, a ground power supply unit is available.

10.2 Special areas have been designated for the de-icing of aircraft.

DA WEST - the area near the parking positions V61-V71 for take-offs from RWYs 05R/05L

DA EAST - the area near the parking positions V01-V08 for take-offs from RWYs 23R/23L

The locations of the de-icing areas are depicted on the chart AD 2 EDDL 2-5.

10.3 De-icing

Registration for de-icing takes place via radiotelephony when requesting start-up approval from aerodrome control.

After de-icing has been completed, DUSSELDORF GROUND shall be contacted on the last assigned frequency: either 121.900 or 121.600.

10.4 De-icing sequence

Aerodrome control will determine the de-icing sequence and assign the de-icing area.

10.5 Taxiing traffic to the de-icing areas

The de-icing areas fall within the area of responsibility of FDG. Taxiing traffic is guided by DFS ground control acting on behalf of FDG. After start-up approval / push-back, DFS will guide aircraft until they reach the vicinity of the de-icing areas. Then, a follow-me car will guide the aircraft to a vacant de-icing position.

10.6 Aeronautical station for aircraft de-icing

After parking the aircraft on the de-icing pad, the pilot shall report to DUSSELDORF DE-ICING for the beginning of de-icing on the frequency assigned by ground control, stating flight number and aircraft type. The following frequencies are available at the de-icing positions:

After de-icing has been completed, the pilot shall report ready to taxi to DFS ground control.

10.7 Taxiing traffic from the de-icing areas

Taxi manoeuvres shall be carried out with the absolute minimum rpm.

11. Datalink departure clearance

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH is offering to grant start-up and enroute clearance at Düsseldorf Airport by means of datalink. The following temporal parameters apply at Düsseldorf Airport:

12. Airport-CDM

12.1 Allgemeines

Airport-CDM ist der harmonisierte operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses. Das Verfahren umfasst den Zeitraum Estimated Off Block Time (EOBT) minus 3 Stunden bis Take-Off und ist ein durchgehender Prozess von der Flugplanung (ATC-Flugplan) über Landung und Umdrehprozess am Boden bis zum Start.

Airport-CDM am Verkehrsflughafen Düsseldorf basiert auf dem europäischen Standard für Airport-CDM, sowie der Initiative "Deutsche Harmonisierung von Airport-CDM".

Resultierend aus qualitativ besseren Informationen zu In- und Outbound wurde die Prozesskette von der Landung bis zum Start optimiert. Diese Optimierung mündet in die "Target Start-Up Approval Time (TSAT)", der Zeit, zu der ein Luftfahrzeug spätestens die Anlaffung erhält. Die TSAT ist der wesentliche Faktor zur Erstellung einer "Pre-Departure Sequence" unter Berücksichtigung der Belange aller beteiligten Partner.

Um das lokale Airport-CDM-Verfahren optimal in das europäische Verkehrsflussmanagement (ATFCM) einzubinden, wird ein permanenter und voll automatisierter Datenaustausch mit dem Network Manager (NMOC) eingeführt. Hieraus ergeben sich sowohl frühzeitig verlässliche Vorhersagen der Lande- bzw. In-Block-Zeit, als auch eine bessere Zuweisung der Calculated Take Off Time (CTOT).

12.2 Verfahren

12.2.1 Flugplanüberprüfung

Eingehende ATC-Flugpläne für Abflüge werden in Hinblick auf ihren Airport Slot - Scheduled Off-Block Time (SOBT) - überprüft. Die Estimated Off-Block Time (EOBT) muss mit der SOBT übereinstimmen. Bei Abweichungen erfolgt eine Information an die entsprechende Kontaktadresse, mit der Aufforderung, die Zeiten anzugleichen.

12.2.2 Target Off-Block Time (TOBT)

Die TOBT ist die Orientierungszeit für alle Abfertigungsprozesse, außer Push-back und Luftfahrzeugenteisung. Sie wird als beste verfügbare Zeit für die Koordination verwendet.

TOBT = Vorhersage des "Aircraft Ready".

12.2.2.1 Automatisch erzeugte TOBT

90 Minuten vor der Estimated Off Block Time (EOBT) generiert das System automatisch eine TOBT, falls das Luftfahrzeug bereits gelandet ist. Andernfalls erfolgt die Generierung, wenn der zugehörige Anflug den Punkt 10 NM vor der Landepiste passiert. Die automatisch generierte TOBT wird dann unter Berücksichtigung der Estimated In-Block Time (EBIT), Minimum Turn-round Time (MTTT) sowie der CTOT erzeugt.

12.2.2.2 TOBT-Verantwortung

Nach automatischer Generierung der TOBT ist der Abfertigungsagent, die Luftfahrtgesellschaft (für Flüge ohne Abfertigungsagenten) oder der verantwortliche Pilot (für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten) für die Korrektheit und Einhaltung der TOBT verantwortlich.

Ist erkennbar, dass die TOBT nicht eingehalten werden kann, muss sie korrigiert bzw. neu eingegeben werden. Da die TOBT auch weitere Prozesse am Flughafen steuert, sind Anpassungen der TOBT von mehr als 5 Minuten (auch Verfrühungen) durch den TOBT-Verantwortlichen einzugeben.

Bei Abweichung von der EOBT um 15 Minuten und mehr besteht weiterhin die Verpflichtung, eine Verspätungsmeldung (DLA) an den Network Manager zu schicken.

12.2.2.3 TOBT Korrektur/Löschung

Eine Korrektur der TOBT kann bis zur Ausgabe der TSAT (TOBT minus 40 Minuten) beliebig oft vorgenommen werden. Nach Ausgabe der TSAT kann die TOBT maximal dreimal korrigiert werden, eine vierte Korrektur ist nicht möglich, die TOBT muss dann gelöscht und neu eingegeben werden. Die neue TOBT muss mindestens 5 Minuten später als der aktuelle Zeitpunkt liegen.

Soll ein Flug aus der TOBT- bzw. TSAT-Berechnung herausgenommen werden, ist die TOBT über die beschriebenen Meldewege zu löschen. Durch den TOBT-Verantwortlichen ist die TOBT neu einzugeben.

Bei Wechsel des Luftfahrzeugs und entsprechend erfolgter Änderungsmeldung (CHG - Type/Registration) wird die ursprüngliche TOBT beibehalten.

12.2.2.4 TOBT-Dialog

Der TOBT-Dialog erfolgt über einen der nachstehenden Meldewege:

- Common Situational Awareness Tool (Web-DUPLO)
- Internes System der Luftfahrtgesellschaft/des Abfertigungsagenten (über Schnittstelle)
- Telefonisch über das Airport Control Center:
Tel.: +49 (0)211 421 51011
- Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt :
- Über den zuständigen Handlungspartner

12.2.3 Target Start-up Approval Time (TSAT)

Die TSAT ist die Zielzeit für die Erteilung der Anlaffung gemäß A-CDM-Verfahren. Die Berechnung der TSAT erfolgt frühestens 40 Minuten vor TOBT. Die "Pre Departure Sequence" ergibt sich aus den Flügen mit berechneter TSAT.

12.2.3.1 TSAT-Übermittlung

Die Übermittlung der TSAT erfolgt über einen der folgenden Wege:

- Common Situational Awareness-Tool (Web-DUPLO)
- Schnittstelle für z. B. Airline- oder Ground Handler Systeme
- Datalink Clearance (DCL)
- Short Message Service (SMS)

12. Airport-CDM

12.1 General

Airport-CDM facilitates the optimal handling of turn-round processes in operations at Düsseldorf Airport. It covers the period of time between the estimated off-block time (EOBT) minus 3 hours and take-off and is a coherent process from flight planning (ATC flight plan) to landing and the subsequent turn-round process on the ground before the next take-off.

Airport-CDM at Düsseldorf Airport is based on the European standard for Airport-CDM and the initiative "Deutsche Harmonisierung von Airport-CDM".

The improved quality of the inbound and outbound information was used to optimize the process chain from arrival to departure. This optimization has led to a "Target Start-Up Approval Time (TSAT)", i.e. the time at which an aircraft is issued start-up approval at the latest. This TSAT is an essential factor for the preparation of a "Pre-Departure Sequence" which takes the requirements of all parties involved into account.

A continuous and fully automated data exchange with the Network Manager (NMOC) has been implemented to connect the local Airport-CDM procedure with the European air traffic flow and capacity management (ATFCM) in the best possible manner. Due to this process, reliable forecasted landing and in-block times can be given earlier and the assignment of the calculated take-off time (CTOT) is enhanced.

12.2 Procedures

12.2.1 Flight Plan Validation

Incoming ATC flight plans for departures are validated with regard to their airport slots, i.e. the scheduled off-block times (SOBT). The estimated off-block time (EOBT) shall correspond to the SOBT. If the SOBT deviates from the EOBT, the relevant contact person will be informed and advised to adjust the times accordingly.

12.2.2 Target Off-Block Time (TOBT)

TOBT is a reference time used for all ground handling processes except for aircraft push-back and de-icing. This time is used for coordination since it is the best available time for that purpose.

TOBT = prediction of "Aircraft Ready"

12.2.2.1 Automated TOBT

90 minutes before Estimated Off Block Time (EOBT) the system automatically generates a TOBT if the aircraft is on the ground at Düsseldorf. Otherwise it will be generated when the corresponding arriving aircraft is passing 10 NM from touchdown. In this case the automated TOBT is calculated on the basis of the Estimated In-Block Time (EBIT), minimum turn-round time (MTTT), and CTOT.

12.2.2.2 Person Responsible for TOBT

Once the TOBT has been generated, the handling agent, the airline (for flights without handling agents) or the pilot-in-command (for General Aviation flights without handling agent) is responsible for TOBT correctness and adherence.

If it becomes obvious that the TOBT cannot be respected, it shall be corrected or re-entered by the person responsible for the TOBT. Since the TOBT is used for various ground processes, it shall be updated by the person responsible for TOBT when deviations of more than 5 minutes (+/-) become obvious.

For deviations of 15 minutes or more, it will still be mandatory to send a delay message (DLA) to the Network Manager.

12.2.2.3 TOBT Update/Deletion

Until issue of the TSAT (TOBT minus 40 minutes) updates of the TOBT are not limited in number. After the TSAT has been issued, the TOBT can be updated up to three times. Thereafter, the TOBT shall be deleted and a new TOBT shall be sent. The new TOBT shall be at least 5 minutes later than the current time.

If a flight is to be taken out of the TOBT/TSAT calculation, the TOBT is to be deleted by way of the reporting routines described. The TOBT shall be re-entered by the person responsible for the TOBT.

If the aircraft is changed, a change message (CHG - type/registration) shall be sent. In this case, the TOBT remains in effect and is allocated to the new aircraft.

12.2.2.4 TOBT Reporting Routines

The TOBT is reported and/or adjusted in one of the following ways:

- Common Situational Awareness Tool (Web-DUPLO)
- Internal system of the airline/handling agent (via interface)
- By telephone via the Düsseldorf Airport Control Center:
Tel.: +49 (0)211 421 51011
- For General Aviation flights:
- Via the responsible handling agent.

12.2.3 Target Start-up Approval Time (TSAT)

The TSAT is the target time for start-up approval according to the A-CDM procedure. The earliest time for the TSAT calculation is 40 minutes prior to TOBT. The "Pre-Departure Sequence" is a result of the calculated TSATs.

12.2.3.1 TSAT Reporting Routines

The TSAT is transmitted in one of following ways:

- Common Situational Awareness Tool (Web-DUPLO)
- Interface for e.g. the airlines' or ground handling agents' systems
- Datalink Clearance (DCL)
- Short Message Service (SMS)

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt :

– Über den zuständigen Handlingspartner, Bei Freigabevorgängen über Data-link (DCL) wird die TSAT zusätzlich direkt ins Cockpit übermittelt.

SMS Service:

Zur Abfrage einer TSAT sendet der Nutzer eine SMS entweder mit ICAO Call-sign oder Registration an die folgende Telefonnummer: +49 (0)176 888 22 555.

Nach erfolgreicher Registrierung erhält der Nutzer die aktuelle TSAT. Alle TSAT-Updates > 5 Minuten werden automatisch übermittelt. Bei fehlgeschlagener Registrierung, erhält der Nutzer eine Text Message (SMS) mit dem Hinweis "Flight not found".

Hinweis: Bitte beachten, dass eine TSAT erst zum Zeitpunkt TOBT minus 40 Minuten vorliegt.

12.2.4 Start-up und Push-Back

Die Freigaben für Start-up und Push-back erfolgen ausschließlich unter Berücksichtigung von TOBT und TSAT. Die Reihenfolge des Start-up Request spielt keine Rolle mehr. Es gelten folgende Regeln:

- Mit Erreichen des Zeitpunkts TOBT muss das Luftfahrzeug fertig zum Anlassen sein
 - Die Anfrage zur Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe muss im Zeitraum TSAT +/- 5 Minuten erfolgen (nicht bei DCL)
 - In Abhängigkeit von der TSAT und der Verkehrssituation erteilt Delivery die Anlass- und Streckenfreigabe
 - Spätestens 5 Minuten nach Erhalt der Anlassfreigabe muss die Anfrage für Push-back/Taxi erfolgen
- Bei Verzögerungen ist Delivery zu informieren, andernfalls wird die TOBT gelöscht und es muss eine Neueingabe erfolgen.

Datalink Clearance - DCL

Für Datalink Departure Clearance (DCL) gelten weiterhin die veröffentlichten Verfahren sowie die in der AIP veröffentlichten Zeitparameter. Die TSAT wird mit CLD (Departure Clearance Uplink Message - Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe durch Delivery) übermittelt ("Start-up approved at TSAT <hh:mm>"). Der Push-back/Taxi Request muss im Zeitraum TSAT +/- 5 Minuten erfolgen.

12.2.5 Sequenztasch

Nach Berechnung der TSAT besteht (innerhalb der im Verantwortungsbereich eines Abfertigungsagenten befindlichen Luftfahrzeuge) die Möglichkeit, Flüge zu tauschen. Jeder Tausch ist mit dem Tower zu koordinieren.

Für Flüge mit CTOT ist ein Sequenztasch nicht möglich.

12.2.6 Enteisung

Die Enteisungszeiten sind bei der Festlegung der TOBT nicht zu berücksichtigen, sie werden auf Basis der Anmeldung zur Enteisung bei der TSAT-Berechnung berücksichtigt.

Auf Grund des Einflusses der Enteisung auf die Sequenzierung muss eine Enteisung vor der Anlassfreigabe angefordert werden.

12.2.7 Koordination mit dem Network Manager (NMOC)

Die grundsätzlichen Network Manager-Verfahren bestehen weiterhin. Zusätzlich werden während des Umdrehprozesses voraussichtliche Abflugzeiten automatisiert an den Network Manager übermittelt. Der Network Manager berücksichtigt diese voraussichtlichen Abflugzeiten bei der CTOT-Berechnung und versucht, die CTOT entsprechend anzupassen.

12.3 Begriffe und Abkürzungen

TOBT: Target Off-Block Time

Von Luftfahrtgesellschaft/Abfertigungsagent gemeldeter, verbindlicher Zeitpunkt zu dem die gesamte Bodenabfertigung abgeschlossen sein wird, die Flugzeugtüren geschlossen sowie die Fluggastbrücken vom Luftfahrzeug entfernt sind und die Anlassfreigabe entgegengenommen werden kann.

TSAT: Target Start Up Approval Time

Zielzeit für die Erteilung der Anlassfreigabe gemäß A-CDM-Verfahren. Die TSAT beinhaltet alle bekannten Einschränkungen, z.B. CTOT oder die Verkehrssituation am Flughafen.

Aircraft Ready:

Der Zeitpunkt zu dem die Bodenabfertigung abgeschlossen und das Luftfahrzeug zum Anlassen bereit ist.

MTTT: Minimum turn-round time

Die Minimum Turn-round Time ist eine Airline und Flugzeugtyp abhängige Mindestumdrehzeit für Luftfahrzeuge.

CSA-Tool Web-DUPLO:

Das Common Situational Awareness Tool ist ein Anzeigemedium, welches dem Nutzer den lesenden sowie schreibenden Zugriff auf Flugdaten gibt. Die Flugdaten bestehen aus allgemeinen Informationen zur Flugbewegung sowie aus Zeitstempeln.

12.4 Kontaktadressen und Informationen

Für den TOBT-Dialog und die TSAT-Übermittlung ist es für alle Airlines/ Abfertigungsagenten erforderlich, eine aktuelle Kontaktadresse ("TOBT-Verantwortlicher") bei der Flughafen Düsseldorf GmbH bekannt zu geben.

Für Flüge der allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten ist dies nicht erforderlich.

Für nähere Informationen zum Airport-CDM-Verfahren ist eine Verfahrensbeschreibung ("Brief Description") verfügbar.

For General Aviation flights:

– Via the responsible handling agent. When the Datalink procedure (DCL) is used for clearances, the TSAT will additionally be transmitted directly into the cockpit.

SMS Service:

To register a TSAT request, the user should send a text message (SMS) either with ICAO call sign or registration to the following telephone number: +49 (0)176 888 22 555.

After successfully registering, the user receives the current TSAT. All TSAT updates > 5 minutes are transmitted automatically. If the registration is not successful, the user will receive a text message (SMS) with information "Flight not found".

Note: Please be aware that a TSAT is only available from TOBT minus 40 minutes.

12.2.4 Start-up and Push-back

Start-up approvals and push-back clearances are issued taking into account the TOBT and TSAT only. The sequence of the start-up request is no longer a factor. The following rules apply:

- The aircraft has to be ready for start-up at TOBT.

– The pilot shall request start-up approval and en-route clearance within the time period of TSAT +/- 5 minutes (not DCL).

– Delivery will issue the start-up approval and en-route clearance depending on the TSAT and the current traffic situation.

– The push-back/taxi clearance has to be requested no later than five minutes after the start-up approval has been issued.

In the case of delays, Clearance Delivery has to be informed accordingly. Otherwise the TOBT will be deleted and has to be re-entered.

Datalink Clearance - DCL

For data link departure clearances (DCL) the published procedures and the time parameters published in the AIP will remain valid. The TSAT is transmitted via CLD (departure clearance uplink message - issue of the start-up approval and en-route clearance by Delivery) ("start-up approved at TSAT <hh:mm>"). The push back/taxi clearance shall be requested at TSAT +/- 5 minutes.

12.2.5 Changes within the Sequence

After the TSAT has been calculated, the sequence of flights can be changed (among the aircraft within the area of responsibility of a handling agent). Such changes shall be coordinated with Tower.

Flights with a CTOT cannot be switched.

12.2.6 De-icing

The de-icing times shall not be taken into consideration when the TOBT is defined. They are, however, considered in the TSAT calculation based on the registration for de-icing.

Due to the influence of de-icing on the traffic sequence de-icing shall be requested before requesting start up.

12.2.7 Coordination with the Network Manager (NMOC)

The general Network Manager procedures remain unchanged. In addition, local target take-off times (TTOT) will be automatically calculated and transmitted to the Network Manager during the turn-round process. The Network Manager will take the local TTOT into consideration for CTOT calculation and will try to adjust it accordingly.

12.3 Terms and definitions

TOBT: Target off-block time

The time that an aircraft operator or ground handler estimates that an aircraft will be ready, boarding bridge removed, and ready for start up immediately upon reception of clearance from the Tower.

TSAT: Target start-up approval time

Target time for start-up approval according to the A-CDM procedure taking into account TOBT, CTOT and/or the traffic situation.

Aircraft ready:

Time at which ground handling is terminated and the aircraft is ready for start up.

MTTT: Minimum turn-round time

The minimum turn-round time agreed with an Aircraft Operator/ Ground Handler for a specified flight or aircraft type.

CSA tool Web-DUPLO:

The Common Situational Awareness Tool gives the user read and write access to flight data. These data consist of general information about flights and time stamps.

12.4 Contact and information

For the TOBT dialogue and the TSAT submission all airlines/ground handlers have to appoint a person responsible for the TOBT and give the details to the airport company.

This is not necessary for General Aviation flights without a handling agent.

Further information about the Airport-CDM procedure ("Brief Description") is available.

12.5 Ansprechpartner

Ansprechpartner für das Airport-CDM-Verfahren am Verkehrsflughafen Düsseldorf:
Flughafen Düsseldorf GmbH
Tel.: +49 (0)211 421 20643
e-mail: airport-cdm@dus.com

12.5 Contact persons

Contact persons for the Airport-CDM procedure at Düsseldorf Airport:
Flughafen Düsseldorf GmbH
Tel. +49 (0)211 421 20643
e-mail: airport-cdm@dus.com

EDDL AD 2.21 Noise Abatement Procedures

Nil

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.

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.

EDDL AD 2.23 Additional Information

Nil

EDDL AD 2.24 Charts related to the Aerodrome

See next pages

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank